JLUSTROWANY TYGODNIK Numer 37



Samochód

Organ oficjalny Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

15. czerwiec 1930

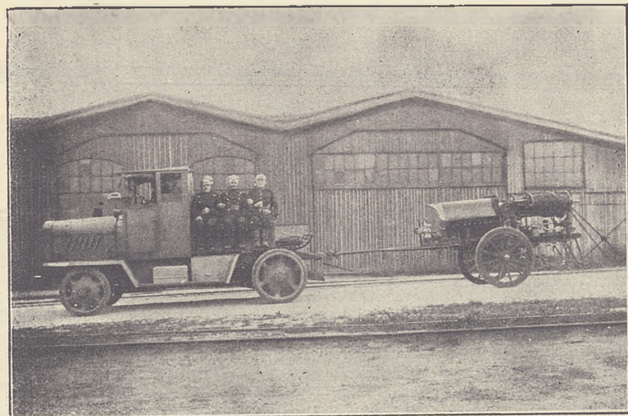
„Bomby samochodowe"

Policja włoska zaprowadziła specjalne bomby dla swych oddziałów samochodowych. Gdy kierowca przekracza przepisy jazdy, a na żądanie nie zatrzyma się, obrzuca policja samochód bombami, wydzielającemi czerwoną ciecz, dającą się zmyć tylko pewnemi, tajemniczemi składnikami.

Samochód w mieście i samochód na wsi

L'auto en ville et à la campagne

Motoryzacja codziennego, szarego życia zakończyła się w całym cywilizowanym świecie wolnym zwycięstwem maszyny nad zwierzęciem. Ludzie starszej daty po-



Wszechstronne są możliwości zastosowania silnika spalinowego. Oto widzimy go na miejscu koni u wozu strażackiego . . .

Les possibilités d'application d'un moteur à explosion sont bien nombreuses. Le voilà qui remplace les chevaux dans les voitures des pompiers . . .

płakują niejednokrotnie nad temi nieuniknionemi przemianami, ale pokolenia młode, urodzone i wychowane przy akompanjamencie warkotu motoru, będą zapewne niedługo, jak dawni wenecjanie, patrzeć na żywego konia w mieście ze zdziwieniem i niedowierzaniem.

Bo istotnie. Samochód wprzęgnięty w ciężką służbę u człowieka zastąpił nietylko cugowe rumaki przy powozach wielkopańskich, czy rącze mierzynki pocztyljona, lecz pozwolił na organizację takich funkcyj, które przy posiłkowaniu się koniem powstać nie mogły.

Jako pierwsze ofiary motoryzacji padły poczciwe „meklembury" strażackie. Zdaje się, że tak niedawno patrzyliśmy z rozrzewnieniem, jak dobywały wszystkich sił, cwałując z ciężkiemi drabinami i beczkami, jakby rozumiały, że dążą na ratunek życiu i mieniu ludzkiemu. Dziś z szumem i rykiem syreny zastąpiło je auto. Dojdzie ono o wiele szybciej na miejsce przeznaczenia, to też sentyment ludności przeniósł się na popularne wozy strażackie.

A pogotowie ratunkowe? Gdy wygrywając symfonję pędzi przez ulice miasta wóz ratunkowy, niema człowieka, któryby w dudniącym i kopcącym motorze nie widział swojego przyjaciela, który każdym obrotem swych trybów zbliża moment wybawienia od śmierci lub kalectwa. A że wyższa kultura uczucie miłosierdzia rozciąga i na zwierzęta, więc napotykamy w większych miastach zachodniej Europy na specjalne wozy ochrony zwierząt.

Współczesna struktura społeczna zwraca baczną uwagę na zagadnienia higjeny powszechnej, jako pierwszorzędnego czynnika profilaktycznego. Szczególnie miasta, a zwłaszcza krociowe i miljonowe skupiska ludzkie wymagają specjalnej opieki sanitarnej, łatwo bowiem mogą się stać rozsadnikami chorób nagminnych. W tej niebylejakiej dziedzinie samochód oddał takie usługi, jakich od innej siły pociągowej żądać nie było można. Dość spojrzeć na wizerunek wozu do czyszczenia miasta, aby zauważyć jego kolosalną siłę pracy, jakiej napróżno oczekiwać od dziesiątek nawet rąk ludzkich. Samochód do przewożenia śmieci pozwala na usunięcie poza miasta rozsadnika wszelkich bakteryj, a potężny motor, jaki widzimy na poniższej fotografji usuwa z kanałów trujące gazy, uniemożliwiające normalną obsługę i będące przyczyną rozlicznych wypadków.

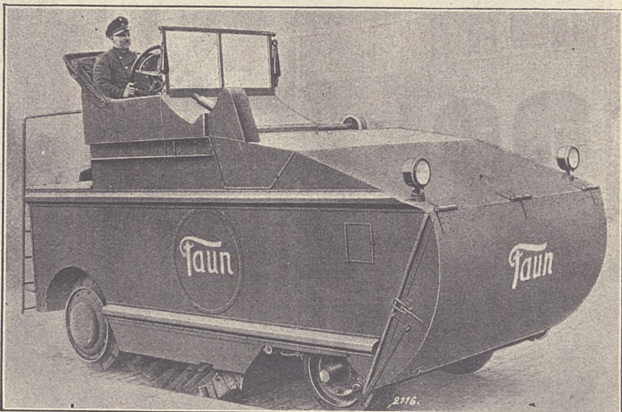
Ale na tem nie kończy się rola samochodu. Może on być środ-



. . . albo też wyręcza człowieka w prawie wszystkich pracach na roli.

. . . et ici nous le voyons aider l'homme dans les travaux agricoles.

La motorisation de la vie quotidienne vient de finir dans le monde civilisé par la conquête presque absolue de la machine sur le bêtes domestiques. Les gens d'un age mur pleurnichent quelquefois á la vue de ces metamorphoses inévitables, tandis que la génération nouvelle, née et élevé sous l'accompagnement des moteurs qui grognent et rugissent, assurement et bientot même — (cette generation) va jeter des coups d'oeil etonnés et mefiants sur un cheval, comme le faisaient les venitiens de l'ancienne epoque. C'est évident: l'automobile, adoptée par l'homme dans ce service formidable non seulement va remplacer les coursiers d'attelage ou les braves haridelles des postillons, mais il va aussi permettre l'organisation des fonctions, impossibles à realiser à l'aide d'un cheval. Les braves „meklembourgs" des pompiers furent la première victime de la motorisation. C'est dans un passé si peu éloigné, parait-il, que nous les observions encore avec attendrissement galoper tout chargés de tonneaux et d'échelles, comme s'ils eussent eu l'idée très claire de sauvetage de l'homme et de son bien qu'ils etaient allés accomplir. Aujourd'hui ils sont déja ramplacés, ces „meklembourgs" par l'automobile bruissant et rugissant. Cette auto atteindra beaucoup plus vite l'endroit de sa destination — et en voilà déja notre attedrissement va se diriger vers ces machines des pompiers — si populaires aujourd'hui. Et la voiture d'ambulance? Quand elle s'avance au milieu de la rue avec la phrase sonore de la sirène, il n'y a aucun homme qui n'y voie son amie, dont chaque tour des motrices approche le moment du sauvetage dans le danger de l'infirmité et parfois même de la mort. Et puisque une vraie culture porte sa pitié bienfaitrice non seulement aux hommes, mais aussi aux bêtes domestiques, nous rencontrons dans les plus grands centres de l'Europe occidentale des voitures spéciales, déstinées au sauvetage des animaux. La structure sociale contemporaine prend scrupuleusement soin de toute question concernant l'higiène publique et en fait un facteur prophilactique de premier ordre. Les grandes villes en général et tous ces remas des millions des grands centres — en particulier — on besoin d'une tutelle sanitaire toute speciale, puisque c'est là surtout, qu'il se fait le plus facilement ce foyer des maladies contagieuses. Sur ce terrain d'une trés grande importance, c'est l'automobile de nouveau qui y joua un role tel, qu'on n'en aurait pu attendre de pareil d'aucune autre force attractive. Il suffit de jeter un coup d'oeuil sur un dessin d'une auto de nettoyage pour apercevoir la force collosale d'action, qu'on aurait en vain attendu d'une disaine même de bras humains. L'auto, qui em-



. . . to znów porusza potężne machiny do oczyszczania ulic . . .

. . . c'est lui qui met en mouvement les machines à nettoyage . . .

kiem, umożliwiającym promieniowanie w dużym zasięgu kultury miejskiej na dalekie dystanse, niedościgłe ongiś dla konia. Na zachodzie Europy powstały kina wędrowne. Wszystko, co do zmontowania budynku i aparatów jest niezbędne, znajduje się na kilkunastu wozach samochodowych, przystosowanych do wszelkiego typu dróg.

Tak miasto potrafiło ujarzmić dla swych celów potężną siłę motoru. Lecz wieś nie pozostała wtyle. Motorowe pługi i żniwiarki nie są już dziś nowością. Co dnia jednak niemal przybywają w tym zakresie nowe ulepszenia, zmierzające do wszechstronnego wykorzystania pracy motoru spalinowego. Mamy więc żniwiarkę i młockarkę w jednej „osobie", która wyrzuca gotowe worki ze zbożem. W konstrukcji pługów motorowych starano się o usunięcie lub zmodyfikowanie dotychczasowych niedogodności.

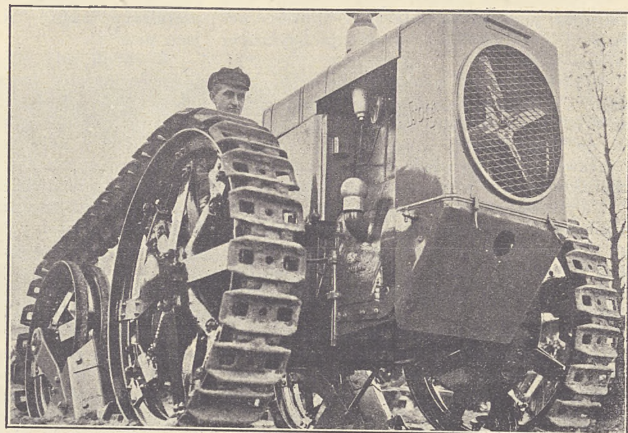
W dziedzinie ciężkich transportów dużym kłopotem był przewóz towarów w miejscowościach o złych drogach. Postarano się zapobiec temu przez zastosowanie systemu czołgowego, co z powodzeniem wykonano, jak to widać na fotografji.

Gigantyczną zasługą silnika spalinowego, zasługą o epokowem znaczeniu jest jego pomoc, jakiej udzielił człowiekowi przy wyczynach sportowych. To motor przeniósł Lindbergha ponad Atlantykiem, to motor utorował Byrdowi drogę do bieguna. Siłą motoru pędził Segrave z szybkością 370 kilometrów na godzinę, na podbój przestrzeni i czasu, motor wreszcie poruszał leniwe cielsko Zeppelina, dozwalając mu opasać kulę ziemską podobłocznym lotem. Czyż te wszystkie potężne wyczyny intellektu i hartu ludzi byłyby możliwe bez motoru?

Szerokie jest zastosowanie samochodu. Szerokie i różnorodne. Każde państwo, każda fabryka sili się na ostateczne udoskonalenie choćby tylko w szczegółach motoru, aby rozszerzyć rynki zbytu. A z drugiej strony zmodernizowane życie miast i wsi domaga się coraz natarczywiej ostatnich zdobyczy techniki. Wczorajsze już nie wystarczają.

W roku bieżącym Polska uczyni zadość obustronnym dążeniom. Komtur poznański (Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki) otwiera 6 lipca swe gościnne podwoje dla eksponatów zagranicznych i krajowych, a jak z dotychczasowych zgłoszeń widać, stoiska samochodów specjalnego przeznaczenia będą obficie obstawione. Ponieważ będzie to nie *salon*, a *międzynarodowa wystawa samochodowa*, ujrzymy w stoiskach zgrupowane wytwory *różnych* przeznaczeń *poszczególnych* fabryk, co pozwoli zwiedzającym zorjentować się w zasięgu produkcji każdej fabryki oddzielnie. Salon mieścić się będzie w dawnych pawilonach: elektrotechnicznym, chemicznym, oraz w Wieży Górnośląskiej. Olbrzymie, przestronne hale — imponujący spadek po PWK. gwarantują przejrzysty i łatwy przegląd zgromadzonych eksponatów, co w wysokim stopniu ułatwi orjentację.

Tadeusz Kozłowski.
(M. W. K. T.)



Nieocenione usługi oddaje nowoczesnemu człowiekowi traktor.

C'est le tracteur, qui offre à l'homme contemporain des services bien précieux.



Rewelacyjnym przewrotem w dziedzinie trakcji spalinowej było wynalezienie czołga - zwycięzcy bezdroży.

C'est une révélation miraculeuse. que fut l'invention des „grompeurs" („tankues") — vainqueurs de tout obstacles sur les chemins.



Oto kolumna samochodów-kinematografów, gotowa do wyruszenia na objazd.

En voilà une colonne des ciné-ambulants, prets à se mettre en route pour faire une tournée.

porte les ordures permet d'eloigner hors des villes ces transplanteurs des microbes de toute sorte, tandis qu'un autre moteur bien fort retire des canaux les gases veneneuses-cause des differents accidents, et facilite de la sorte leur fonction normale. Mais ce n'est pas là encore que finit le role de l'automobile. Elle peut devenir aussi le moyen facilitant le rayonnement à grande distance de la culture des grands centres, ce qui restait jadis irrealisible à l'aide des chevaux. L'Europe occidentale nous donne déja des cinémas ambulents. Tout ce qui est necessaire pour la construction d'une baraque et pour le montage de l'appareil est transporté sur quelques autos, accomodées pour les plus pires des routes. C'est ainsi que la ville sut asservir à ses buts, la force considerable des moteurs. Mais la campagne ne resta pas en arrière, elle non plus. Des charues et des foucheuses mecaniques n'y sont plus chose innatendue ou nouvelle. Et tous les jours presque arrivent sur ce terrain de perfectionements nouveaux, tendant à l'utilisation universelle d'un moteur à explosion. Nous avons donc des foucheuses et des machines à battre mecaniques en une seule „personne" qui rejettent tout prêts des sacs remplis de blé. On tâchait dans ces charrues mecaniques à modifier ou à reparer des imperfections d'hier. Sur le terrain des grands transports de marchandises, l'état peu satisfaisant des routes etait la question donnant le plus d'embarras. On tacha de la perfectionner, en adoptant le systeme des „tankues" (grompeurs) ce qui fut réalisé avec un grand succes. L'application de l'automobile est bien vaste et universelle. Chaque pays, chaque fabrique s'efforcent d'atteindra la plus grande perfection que ce ne soit qu'un petit rien dans les details des moteurs pour elargir le terrain du debit. Et de l'autre coté la vie toute modernisée de la ville et de la compagne éxige toujours avec plus d'energie et toujours de nouvelles conquêtes techniques, puisque celles d'hier ne la contentent plus. Cette anné la Pologne va satisfaire ces exigences reciproques. Le „Komtur" de Poznań („Exposition internationale de Communication et de Tourisme) va ouvrir ses portes hospitaliéres à des exponats etrangers et locales, et, comme on le voit dans le annonces actuelles les „stands" des autos d'une destination spéciale vont être richment remplis. Puisque ca ne va pas être un salon mais une exposition internationale, nous allons voir sur des etalages groupés de differentes fabriques des création de la destination la plus variée — ce qui va permettre à chaque visiteur de s'orienter facilement dans la force productive de chaque fabrique à part. Quoique plus d'une fois on eut bien outré et banalisé le mot „occasion", cette fois-ci, ce mot va correspondre à la réalite, si nous allons l'adresser aux villes et a la compagne

Gospodarcze podłoże „Komtura"

Wystawy o celach protekcjonistycznych i o celach liberalistycznych. Wobec wielkich programów rozbudowy komunikacji i turystyki. Porównanie produkcji krajowej z zagraniczną. — Dostawcy i nabywcy.

W początkach historji wystaw istniały dwa rozbieżne poglądy na cele tych imprez: poglądy, które nazwiemy, proteckjonistycznym i liberalnym.

Typem wystawy protekcjonistycznej była krajowa wystawa, urządzona w Paryżu w roku 1798 przez ministra spraw wewnętrznych, Fr. de Neufchateau, który cel tej imprezy, w sprawozdaniu dla władz departamentalnych, scharakteryzował w sposób następujący:

„Wystawa nie była zbyt liczna, ale była to pierwsza kampanja i wypad ten jest zabójczy dla przemysłu angielskiego. Nasze fabryki są arsenałem, skąd winna iść broń, jak najbardziej dotkliwa przeciwko pa ństwu brytyjskiemu."

O wiele szersze i wręcz przeciwne cele postawiono powszechnej wystawie londyńskiej 1851 r., pierwszej wystawie międzynarodowej. O ile wystawę paryską 1798 r. można uważać jako protekcjonistyczną, skierowaną przeciwko przemysłowi angielskiemu, o tyle wystawę londyńską 1851 r. nazwalibyśmy liberalistyczną, zapraszającą do siebie przemysły i sztukę całego świata. Nie należy jednak sądzić, że Anglja powodowała się przytem jedynie pobudkami ideowemi. Decydując się bowiem na uczynienie z wystawy londyńskiej kilkumiesięcznego emporjum dla porównania sił ludzkich, talentów, zasobów, gatunków surowców i wyprodukowanych wyrobów, Anglja miała cel czysto praktyczny, zgóry wystawie wytknięty i dokładnie przemyślany przez angielskich ekonomistów i mężów stanu.

Zmobilizowała ona w związku z tem swych uczonych teoretyków i praktyków życia gospodarczego — polecając im badanie i studjowanie wystawy dla zapoznania się ze stanem surowców na całej kuli ziemskiej i ze stanem produkcji światowej, jej warunkami i potrzebami. Była to pierwsza sposobność tego rodzaju, a chłodny umysł angielski wyliczył, że ryzyko opanowania rynku angielskiego przez towary zagraniczne jest o wiele mniejsze od otwierających się w przyszłości, nawet niedalekiej, możliwości ekspansji wyrobów angielskich na cały świat. Anglja w obliczeniach swych nie pomyliła się, a wystawa londyńska 1851 r. stała się jednym z ważniejszych momentów w historji cywilizacji świata, oraz wyrazem zwycięstwa idei liberalizmu gospodarczego.

„L'histoire est la maitresse de la vie" (Historja uczy nas żyć). W tem przysłowiu tkwi przestroga przed zbyt pohopnem nowatorstwem, oraz rada, aby korzystać z doświadczeń nabytych w przeszłości. Dobrze się stało, że zrozumiano w Polsce ideę wystaw międzynarodowych i szczególnie dobrze, że ideę tę realizuje się w dziedzinie komunikacji i turystyki.

Ta bowiem dziedzina w Polsce znajduje się, w chwili obecnej, w zaraniu wielkich przeobrażeń, twórczych wysiłków nad jej podniesieniem. Upowszechniła się świadomość, że rozwój sieci komunikacyjnej decyduje o żywotności organizmu gospodarczego jako całości, umożliwia bowiem i ułatwia szybką i sprawną wymianę walorów, zbliża wytwórcę i konsumenta, przyspiesza tętno życia przemysłowego i handlowego. Upowszechniła się świadomość, że rozwój komunikacji posiada znaczenie kluczowe dla życia gospodarczego, przedrenowanie bowiem obszaru danego żyłami komunikacyjnemi użyźnia go i podnosi. Zaś ruch osobowy, który wzmaga się dzięki rozwojowi komunikacji stawia nas wobec konieczności zorganizowania i zracjonalizowania turystyki, która powinna — zamiast, jak dotychczas ciążyć 80-miljonowem brzemieniem na bilansie płatniczym kraju — stać się jedną z czynnych jego pozycyj.

W chwili, gdy znajdujemy się w pierwszej fazie rozbudowy komunikacji i turystyki — odbędzie się „Komtur". Jakie są cele naszej wystawy: protekcjonistyczne, czy liberalistyczne? Są one w najszerszem tego słowa znaczeniu liberalistyczne.

Chodzi mianowicie w pierwszej linji o to, aby na wielkim tym przeglądzie przekonać się, które z wystawionych przedmiotów bardziej nadają się dla naszych potrzeb, jakie eksponaty mają być objęte planami inwestycyjnemi. Wiadomo bowiem:

Programy P. K. P. i Departamentu Drogowego przewidują konieczność miljardowych inwestycyj dla rozszerzenia sieci drogowej i kolejowej. Są w przebudowie prawie wszystkie radjostacje polskie, wskutek czego cała Polska będzie dostępna dla detektorowego odbioru. Toczą się pertraktacje z kilku grupami światowemi o elektryfikację 9-ciu województw. Za tem pójdzie częściowa elektryfikacja kolei. Sieć autobusowa przewyższyła długością o 100% sieć kolejową. Wprowadza się elektrobusy lokalne, a przewidziane są również dalekobieżne. Kalkuluje się budowę 3-ch mostów na Wiśle i jednego na Dniestrze. Projektuje się budowę kolei podziemnych. Fabryki karoseryj i samochodów rozrastają się, stwarzając rynek dla przemysłu pomocniczego. Towarzystwa tramwajowe 11 miast polskich zakupują tramwaje. Flota polska wzrosła w jednym roku o 17 000 ton. Linje komunikacji lotniczej w Polsce stale zwiększają swój zasięg i dokupują nowe samoloty. Żegluga wodna również rozwija się i ma wielką przyszłość przed sobą. Popularyzuje się coraz bardziej sport motorowy. Modernizacja fabryk wymaga ulepszenia środków transportowych. I tak dalej, itd. itd.

Jak rzekliśmy, Polska jest w przededniu ogromnego rozkwitu, wymagającego inwestycyj miljardowych w maszynach, przyrządach, narzędziach i środkach pomocniczych, służących dla rozbudowy komunikacji. Przeglądem nowoczesnego taboru komunikacyjnego będzie właśnie „Komtur".

W pierwszych tygodniach istnienia aparatu wystawowego słyszeliśmy zdanie — nawet wśród t. zw. czynników kompetentnych w Warszawie — że wystawa komunikacyjna nietylko nie idzie, lecz wręcz przeciwnie, przeciwstawia się linji interesów gospodarczych kraju, bo przyczyni się do wzmożenia importu zagranicznego. Zwykliśmy wówczas byli odpowiadać, że nawet gdyby przewidywania te się sprawdziły, nie stratę, a korzyść by gospodarstwo krajowe odniosło z takiego produkcyjnego przywozu, dzięki któremu udostępni się szerokie połacie kraju rozwojowi gospodarczemu. A zresztą, jakich to dowodów mogą nam dostarczyć osoby, takie poglądy rozgłaszające, na słuszność swych twierdzeń? Kto może już teraz przewidzieć, że „Komtur" zaciąży na bilansie handlowym? Przecież równie dobrze można przewidywać, że przyczyni się do aktywizacji tegoż bilansu!

Bo i jakże:

Nasz przemysł górnośląski, jak również nasze fabryki lokomotyw, wagonów, samolotów, radjosprzętu, karoseryj itd. produkują wyroby bynajmniej nie gorsze od produktów zagranicznych pod względem jakościowym, a nieraz znacznie od nich tańsze, głównie na skutek niższej robocizny. Wystawa da nam sposobność przekonania się o słuszności powyższego twierdzenia, które nabędzie wówczas siłę aksjomatu.

Możność porównania wyrobów krajowych z zagranicznemi na jedynej w swoim rodzaju wspólnej platformie, jaką da nam „Komtur", umożliwi nam wysnucie wniosków o wartości naszej produkcji zarówno pod kątem widzenia technicznym, jak i handlowym. Tam, gdzie stwierdzimy niższość naszych wyrobów w stosunku do wytworów konkurencyjnych, obserwacje nasze umożliwią nam poprawę wytwórczości. Natomiast tam, gdzie zauważymy wyższość naszej produkcji, obserwacje nasze utwierdzą nas w przeświadczeniu, że nie ustępujemy zagranicy i że spokojnie możemy posługiwać się odnośnym materjałem krajowym przy realizowaniu wspomnianych planów inwestycyjnych. Więcej jeszcze:

Nie tylko my sami przekonamy się naocznie o wyższości szeregu produktów polskich w porównaniu z konkurencyjnemi eksponatami zagranicznemi. Przekonają się o tem również nasi goście zagraniczni, którzy odwiedzą „Komtura" w wielkiej liczbie, w wielkiem i dobranem gronie. Wiadomo bowiem, że na otwarcie wystawy przybędą, w liczbie kilku tysięcy, uczestnicy Kongresu Międzynarodowego Związku Towarzystw Komunikacyjnych, do której to organizacji należy przeszło 1 000 wielkich przedsiębiorstw tramwajowych, autobusowych, kolejek podziemnych, linij nawigacyjnych i lotniczych, pokrywających siecią transportową 64 kraje na 5-ciu kontynentach świata i przedstawiających rynek zakupu o pojemności blisko 2 miljardów dolarów rocznie.

Pokazanie ekspertom całego świata wytwórczości polskiej po cenach fabrycznych w Polsce, to okazja, jaka zapewne nieprędko nadarzy się wytwórniom naszym, złota okazja ekspansji zagranicę.

A teraz — słów kilka o turystyce. Dla turystów zagranicznych Polska, jak dotychczas, jest terenem dziewiczym, nieznanym. Bardzo to dobrze, bo właśnie „egzotyzm" Polski jest bardzo cennym walorem atrakcyjnym. Wiadomo, że poszukuje się obecnie nowych terenów turystycznych. Szczególnie w turystyce amerykańskiej propaguje się hasło „out of the beaten track" — precz z utartych dróg! Poza tem Polska posiada niewątpliwie szereg poważnych walorów turystycznych. Niektóre z nich (łowiectwo i rybołóstwo turystyczne) nie ustępują w swej oryginalności i bogactwie przyrody w niczem podobnym atrakcjom zagranicy. Nie mają one jednak tej siły przyciągającej, jaką by mieć mogły. Powodem tego jest nie wyłącznie brak propagandy, jak się to dość powszechnie słyszy, lecz tysiące niedociągnięć, wielka ilość często drobnych braków i niedomagań, które w sumie sprawiają, że walory turystyczne naturalne Polski są zupełnie przysłonięte temi brakami i że z nich nie korzysta już nietylko cudzoziemiec, ale nawet sam krajowiec.

Choć i w tej dziedzinie w ubiegłych kilku latach sporo się poprawiło, to jednak moc jeszcze pozostaje do odrobienia. Otóż wystawa spełni niewątpliwie dwa zadania: stanowić będzie wspaniałą okazję do propagandy turystyki w Polsce wśród obcych gości oraz z drugiej strony przyczyni się walnie do wytknięcia wytycznych, po których iść winna nasza „polityka turystyczna".

Jest „Komtur" imprezą śmiałą i pożyteczną: śmiałą, bo odważył się na porównanie tego co mamy z tem, czego nam brak oraz tego co wytwarzamy z tem, co wytwarza zagranica. Do śmiałych należy świat! To też ta właśnie śmiałość „Komtura" stanowić będzie o postępie naszym w dziedzinie komunikacji i turystyki.

TECHNIKA

Szesnastocylindrowy Cadillac — samochód miljarderów

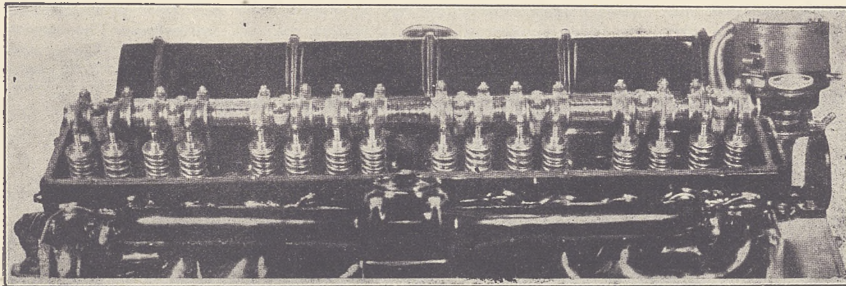
Istnieje kategorja ludzi, którzy nieodzownie posiadać muszą samochód, który do „zwykłych“ ośmiocylindrówek, tak między 30 a 50 tysięcy złotych, stoi w takim samym stosunku, jak pałac w Łazienkach do willi na Sołaczu.

„Ostatni krzyk“ międzynarodowej klasy super-luksusowej — szesnastocylindrowy Cadillac, zadowoli już chyba każdego; czegoż można więcej wymagać, niż spacerek popołudniowy... w 200 koni.

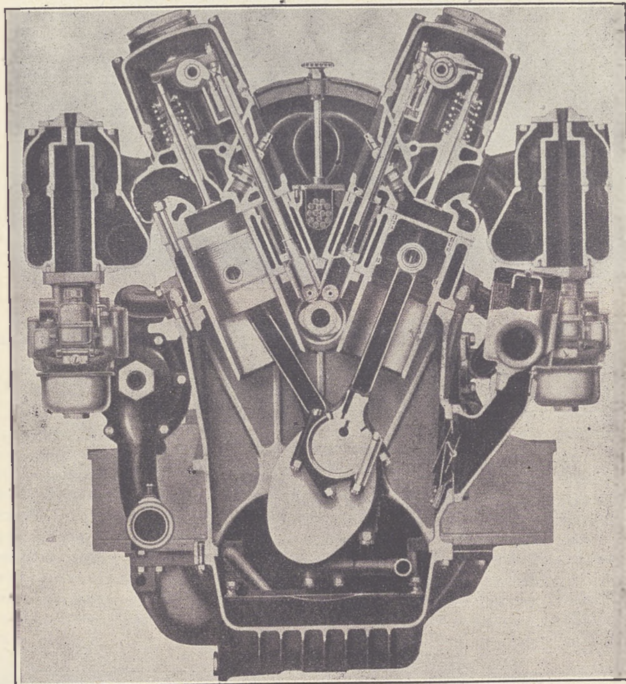
Rekordu ceny, coprawda, samochód ten nie pobił: kosztuje on „zaledwie“ 9 tysięcy dolarów. „Niska“ ta cena tłumaczy się standardowym acz luksusowym wykonaniem. Cadillac'i nowego typu buduje się jako: torpeda, siedmioosobowe limuzyny, roadstery i kabrjolety. Poniżej widzimy właśnie kabrjolet Cadillac — Madame X, gdyż taką nazwą ochrzciła G. M. C. swą ostatnią kreację. Modelem tym pobiła ona inny rekord: ilość cylindrów, który dotąd dzierżył Maybach ze swą nową dwunastocylindrówką.

Czy ilością 16 cylindrów osiągnięto szczyt możliwości rozwoju silnika dla samochodu osobowego? Sądzić wypada, że — narazie przynajmniej — tak. Poprostu miejsca już niema pod maską na jeszcze większy motor. Trzebaby przecież budować trzy silniki sześciocylindrowe, lub nawet ośmiocylindrowe, by pobić rekord Cadillac'a! A poza tem, jakiż sens miałby wóz osobowy z motorem powyżej 16 cylindrów? Prócz silnika umieścić trzeba przecież również pozostałe, niezbędne mechanizmy: sprzęgło, skrzynkę biegów, dyferencjał! No, a przecież prócz kilkumetrowej maski musi się znaleźć miejsce na — conajmniej już — dwie osoby!

Możliwości nowego Cadillac'a są wręcz niewiarygodne. Przestrzeń przestała już naprawdę grać dla niego rolę. Na pierwszym biegu w ciągu 8 sekund szybkość 60 klm na godzinę! W ciągu niespełna minuty szybkość maksymalna! 185 kilometrów na godzinę!! Szybkość niedawno jeszcze dostępna tylko nielicznym wozom wyścigowym, stała się udziałem wielkiej, pullmanowskiej limuzyny! Prosimy sobie uzmysłowić: jadąc z zawrotną szybkością jakiegoś Bugatti'ego z kompresorem, siedzimy wygodnie wtuleni w miękkie poduszki luksusowej limuzyny, zaś pędu nie odczuwa się do tego stopnia, że Piękna Pani może swobodnie „poprawić“ sobie usteczka, bez obawy wymalowania całej twarzyczki na kolor czerwony. Niestety, zapewne niewiele Pięknych Pań będą miały możność jeżdżenia Cadillac'iem...



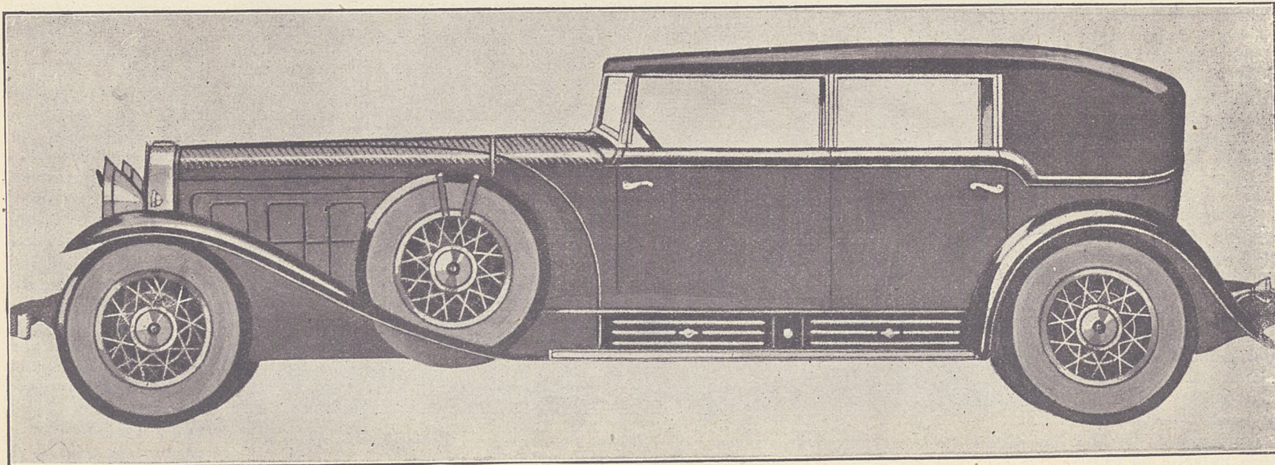
Wał rozrządczy nowego Cadillac'a „Madame X“.



Przekrój przez silnik.

Sposób budowy silnika wynika z rycin, które podajemy, do tego kilka danych: litraż 7,34 ltr. Wydajność maksymalna przy 3 500 obrotach 200 KM. Ilość wybuchów na minutę 13 500. Cylindry ustawione względem siebie pod kątem 40°. Samoczynna regulacja zaworów tak, że kontrolowanie pracy wału sterującego jest zbyteczne. Dwa oddzielne doprowadzenia benzyny z aparatem próżniowym; oddzielne karburatory dla każdego bloku, pozatem pompka benzynowa. Silnik spoczywa na pięciu podkładach gumowych. Sprzęgło suche, dwutarczowe, trzy biegi synchroniczne, hamulce servo-vacuum.

Skok: 101,6 mm, wiercenie: 76 mm, litraż: 7 340 ccm, najmniejsza wysokość od ziemi: 20 cm, długość osi przedniej: 1,49, tylnej: 1,51, długość całkowita: 5,66 m, waga: (limuzyny siedmioosobowej): 2 680 kg.



O pierwszej polskiej pilotce

Na marginesie rozmowy z p. Haliną Grzybkowską, pierwszą Polką, posiadającą dyplom lotniczy.

Spartanki i amazonki,
zwycięskie, radosne plemię.
(K. Wierzyński: Laur Olimpijski).

Nowem pięknem lśni kobieta-sportsmenka, najmilszy dorobek czasów powojennych. Czy to na kortach tenisowych, w łodzi, na trampolinie, czy w stadjonie, „ręce do góry podniósłszy, wysmukłość przydając biodrom, skokiem jelenicy biegnąc przez zachwycony hippodrom“, czy też dzierżąc sprawnie ster samochodu, nowa kobieta, nową niesie z sobą poezję.

Kobieta sportu jest najwierniejszą wyrazicielką ideału współczesnej kobiecości. Nie zaraziła jej epidemja małych idealików, tak powszechnie niestety grasująca, jej bowiem ideałem jest rzecz wielka: zdrowie moralne i fizyczne. Siła ducha i siła ciała. Jest w niej prostota, ale prostota wyższego rzędu, do której świat wydaje się docierać po długich błądzeniach na manowcach złożoności.

Stanisław Wasylewski pisze:

„Pamiętamy przecież: Kobieta średniowieczna, której urok płynął z bojaźni, przyczyniła się pośrednio do stworzenia literatury w języku narodowym. Kobieta epoki humanizmu wpłynęła prześlicznie na złagodzenie twardego charakteru obyczajów. Kobieta wieku oświecenia, której urok płynął z podziwu dla jej mądrości, zostawiła nam przynajmniej tę swoją smutną mądrość w dziedzictwie i testamencie. Kobiecie XIX-go wieku, której urok sięgał wyżyn religijnej czci i nabożeństwa, zawdzięczamy tysiąc i dwa tysiące zdobyczy narodowych, społecznych i rodzinnych“.

I pyta autor rzeczy „O siedmiu duszach kobiety“:

„A czegóż spodziewać się możemy od kobiety dzisiejszej? Jaki ideał, jaki twórczy motyw „jaka plenna inspiracja, jaki zapał ożywia dzisiejsze pokolenie?“

Pozostawiając kwestję otwartą, Stanisław Wasylewski wydaje się nie znać odpowiedzi na te pytania. Czy trzeba wskazywać, że: można mieć zaufanie do kobiety dzisiejszej, kobiety sportu, iż całem swem jestestwem przyczyni się do odrodzenia, do ziszczenia ideału greckiego „kalon kai agathon“, że stworzy nowy typ człowieka lepszego, zdrowszego, silniejszego, — człowieka szczęśliwszej przyszłości?

* * *

Wywiad z pierwszą pilotką polską poprzedziliśmy naszkicowaniem motywów, dla których jesteśmy gorącymi, entuzjastycznymi zwolennikami idei sportu kobiecego, zdarza się bowiem nazbyt często niestety, że każdy nowy krok emancypującej się kobiety natrafia na ostre krytyki przeciwników wyzwalania się z pod jarzma bezmyślnych konwenansów.

My natomiast z najwyższą radością rejestrujemy każdą nową zdobycz Polki: do, chwała Bogu! długiego szeregu Polek, uprawiających przeróżne sporty, dochodzi nowy typ sportswoman: pilotka, a w rzędzie nazwisk takich, jak Konopacka, Jabłczyńska, Wojnarowska, Gorloff, Czajkowska, nowe zabłysło nazwisko Haliny Grzybkowskiej, pierwszej pilotki polskiej!



P. Halina Grzybkowska, po ukończeniu swego lotu dyplomowego.

* * *

Przejęci wiadomością ze zdaniu dyplomu lotniczego przez pierwszą kobietę w Polsce, skwapliwie skorzystaliśmy ze szczęśliwego zbiegu okoliczności, by odbyć z nią wywiad. Chcąc wiernie oddać jej podobiznę, trzeba by posługiwać się słowami Montherlanta. Przypominają się nam słowa autora „Les Onze devant la Porte Dorée“:

...Dziewico o skrzydlatych ramionach, kwiecie zdrowia, świeża i gorąca! Wiotka a silna. Miękka i spoista!

...Prawdziwa, bez fałszu żadnego i taka, jak z natury łona wyszłaś czysta!...

Dość powiedzieć, że jest świetnym typem nowoczesnej sportswoman, posiadając wszystkie jej zalety zewnętrzne oraz, jak nas zapewniały osoby bliżej naszą „ofiarę“ znające — duchowe.

— Skąd Pani przyszła myśl wyuczenia się pilotażu? — zapytaliśmy i dowiedzieliśmy się, że od 14-go roku życia, prowadząc samochód, panna Halina uważała za normalne zapoznanie się z wyższym stopniem sportu motorowego — lotnictwem. Gdy dwa lata temu zawiązał się w Poznaniu Aeroklub Akademicki — p. Grzybkowska zapisała się w poczet uczestników kursu pilotów; przez kilka pierwszych miesięcy pilnie zapoznawała się z arkanami mechaniki i aeronawigacji, poczem, od połowy maja poczynając, poczęła dokonywać lotów. Ma ich obecnie 70 poza sobą, jak również ćwiczenia lotnicze, ósemki, epingle, spirele itd. „Dyplomowym“ był samodzielny lot do Jarocina i z powrotem oraz próba wytrzymałości na wysokość 2 000 metrów, na której uczenica sierżantów Michalaka i Karlińskiego pozostać musiała przez przeciąg godziny.

Wiedząc, że p. Grzybkowska pracuje zawodowo w pewnem biurze, byliśmy ciekawi dowiedzieć się, jak godzi pracę zarobkową ze sportem.

— O 4,25 jadę do Ławicy autobusem, — usłyszeliśmy w odpowiedzi, — o 5-tej siedzę w maszynie, loty trwają do 7-mej, poczem następuje czyszczenie maszyny. O 8-mej wracam do Poznania i udaję się do biura. Niestety, obecnie nie latamy. Wykorzystaliśmy nasz kontyngent benzyny i nie mamy co dawać naszym koniom mechanicznym.

Doprawdy, trzeba mieć zdrowie prawdziwej sportswoman, by wytrzymać tak intensywne życie. Naszą uroczą interlokuterkę doskonale przysposobiło do tego życia uprawianie rozlicznych sportów, jak tenisu, wioślarki, konnej jazdy, automobilizmu, pływania. Dla panny Haliny jest fraszką pływanie w morzu przez 3½ godziny. — To drobnostka!

— A czy pociąga Panią poezja lotnictwa, kontenplacja cudownych pejsażów, widzianych z lotu ptaka, gra świateł i kolorów?

— Wybaczy Pan, ale nie mam na to czasu. Przecież muszę uważać na zegary, słuchać warkotu motoru! Romantyka lotnictwa polega na niebezpieczeństwie tego sportu i w tem jest cały urok. Zresztą każdy lotnik mnie zrozumie...

Dokończenie na str. 14.



Na lotnisku w Ławicy, w gronie kolegów z Aero-klubu. Po prawej: p. Tomaszewska, która nieco później otrzymała dyplom pilotki.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Zjazdom Gwiaździstym przypadła w Polsce szczytna rola czynnika łączącego brać z pod znaku Św. Krzysztofa i wyrównującego szczątki niesnasek dzielnicowych, jakie gdzieniegdzie jeszcze napotkać można. W roku bieżącym gospodarzem Zjazdu był Krakowski Klub Automobilowy i — przyznać trzeba — wywiązał się ze swego zadania znakomicie. Nad wyraz szczęśliwym był, przedewszystkiem pomysł połączenia Zjazdu z szeregiem innych imprez automobilowych pod wspólną nazwą trzydniowego Turnieju Samochodowego. Impreza ta była całkowicie udaną. W ciągu Zielonych Świątek przewinęło się przez Kraków zgórą tysiąc samochodów bądź to uczestników, bądź widzów Turnieju, co niewątpliwie było poważną propagandą dla Krakowa.

Udział w zjeździe wzięło 117 maszyn, z czego 102 zostało sklasyfikowane, zaś 15 nie — z powodu spóźnienia. Zwycięstwo w tej imprezie odniósł p. Żochowski (AP.) na „Delage", przebywając 1346 km i mając przeciętną 73½ km na godzinę, drugie miejsce przypadło p. Arturowi Reimowi (KKA). Nagrody „Vesta" za największą regulaminem przewidzianą ilość punktów oraz Śląskiego Klubu Automobilowego zdobył Łódzki Klub Automobilowy, co jest ogromnym sukcesem. Krakowski Klub zdobył nagrodę za dobre wyniki o znaczeniu sportowem, ofiarowaną przez Łódzki Klub Automobilowy.

Próba urządzenia pierwszego wyścigu samochodowego na trasie pod Ojcowem udała się również znakomicie, a widok około 15.000 widzów na wyścigu, tłumy osób rozłożonych na skałach, w tem moc ludności wiejskiej, dobrze wróży o tym nowym ośrodku sportu. Jeśli dodamy do tego, iż wyścig ten nietylko się utrzyma, ale będzie w nast. latach rozgrywany w konkurencji międzynarodowej, to niewątpliwie impreza ta stanie się pierwszorzędną atrakcją dla Krakowa i jego okolic (w pierwszym rzędzie Ojcowa), zdolną ściągnąć widzów także i z zagranicy.

Szwankowała tylko trasa i w przyszłości nawierzchnia musi bezwzględnie być poprawioną, miękki bowiem wapień nie nadaje się na podkład do toru samochodowego.

Wyniki wyścigu przedstawiają się następująco:

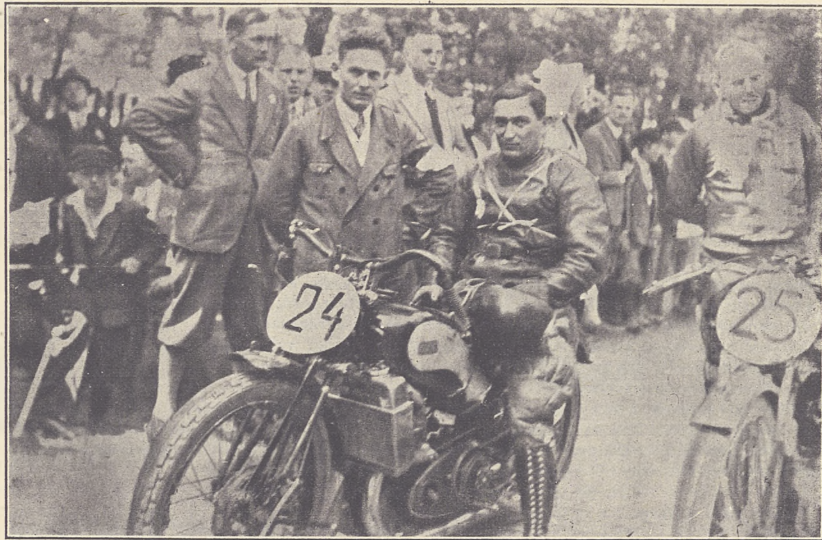
Kategorja wyścigowa: 1) Jan Ripper (KKA) „Bugatti" 2:50,950, przeciętna 73,706 km. na g., 2) Maurycy hr. Potocki „Bugatti" 3:00,950, przeciętna 69,632 klm. na godz., 3) hr. Mycielski „Bugatti" 3:03,655, przeciętna 68,606 klm. na godz. Czwarty zawodnik, inż. Liefeldt, jak to piszemy poniżej z powodu wypadku nie dojechał.

Kategorja sportowa: 1) Verniżovski (Czechosł.) „Tatra" 3:03,25, przeciętna 68,758 klm. na godz., 2) A. Januszkowski (KKA) „Bugatti" 3:03,800, przeciętna 68,552 klm. na godz., 3) Inż. Bogucki „Bugatti" 3:09,802, przeciętna 66,378 klm. na godz., 4) Adam hr. Potocki (KKA) „A. D." 3:16,560, przeciętna 64,120 klm. na godz., 5) Alf. Liptay „Bugatti" 3:18,05, przeciętna 63,620 klm. na godz., 6) M. Koźmianowa „A. D." 3:33,03, przeciętna 59,146 klm. na godz. (Widawski i dr. Frueling z powodu defektów maszyn nie dojechali).

Kategorja Turystyczna: 1) Jan Chrząszcz (K. K. A.) „Lancia" czas 3:23,695, przeciętna 61,857 klm. na godz., 2) Jan Chrząszcz (KKA) „Alfa-Praga" 3:31,4, przeciętna 59,603 km. na godz., 3) Artur Reim (KKA) „Lancia" 3:35,62, przeciętna 58,436 km. na godz. Czwarty zawodnik dr. Schweitzer na wozie „Fiat 503" rozbił się o czem piszemy poniżej.

Podkreślić należy wybitnie niesportowe zachowanie się większości publiczności, która przeszkadzała systematycznie przez wychodzenie na trasę i czynienie trudności organizatorom. Szczególnie oburzającym jest fakt stawiania czynnego oporu przy pobieraniu opłaty za wstęp, czego wynikiem stało się, że na kilkanaście tysięcy widzów, zaledwie drobna część poczuwała się do obowiązku zakupienia biletu.

W czasie wyścigu ojcowskiego zdarzył się również szereg wypadków samochodowych. Dr. Schweitzer z Łodzi wpadł na słup i stoczył się z 3-ch metrowego nasypu. Samochód przewrócił się i został zupełnie rozbity, kierowca jednak, mimo formalnego nakrycia wozem, wyszedł z wypadku tylko z lekkiemi obrażeniami. Inż. Liefeldt „zarzuciwszy" zbyt silnie na zakręcie wpadł na słup orjentacyjny i uszkodził poważnie wóz. sam nie doznawszy żadnych obrażeń, musiał się jednak wycofać z wyścigu. Wreszcie całkiem nieszkodliwemu wypadkowi uległ p. Reim, który prawem kołem wjechał do rowu, jednakowoż po kilku minutach wziął dalej udział w wyścigu.



Toni Banhofer, zwycięzca wyścigu o Grand Prix Polski w Katowicach na maszynie DKW.

* * *

Czytelników naszych zaznajomiliśmy już w krótkości z organizowanym przez Pomorski Automobilklub wraz z Pomorskim Związkiem Propagandy Turystycznej — „Zjazdem nad morze" pod protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

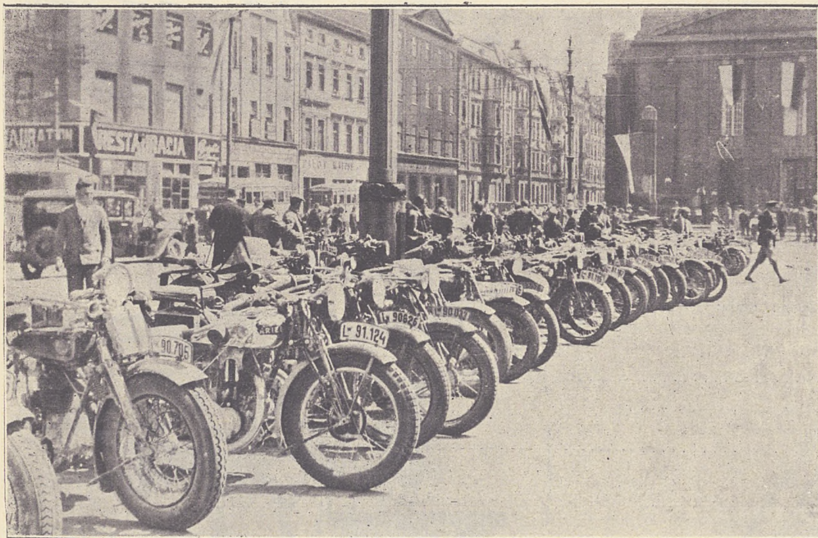
Wobec otrzymywanych z licznych stron zapytań wyjaśniamy, że regulaminy tego zjazdu, dostępnego za opłatą 30 zł. od maszyny dla wszystkich posiadaczy samochodów osobowych, są do otrzymania we wszystkich klubach automobilowych w Polsce, a wszelkich wyjaśnień udziela Pomorski Automobilklub w Bydgoszczy, Matejki 10, względnie Pomorski Związek Propagandy Turystycznej w Toruniu, Szopena 24.

Zaznaczamy, że prócz nagród przeznaczonych dla klubów automobilowych za największą ilość kilometrów przebytych przez zgłoszonych przez siebie zawodników, tak członków jak i nieczłonków klubu, wyznaczony jest jeszcze szereg nagród indywidualnych dla poszczególnych zawodników, poza artystycznie wykonanemi plakietami pamiątkowemi, które wszyscy zawodnicy otrzymają.

By uniknąć jednak nieporozumień podkreślamy, że zgłoszenia zawodników muszą wpłynąć najpóźniej do dnia 20 czerwca br. — wraz z wpisowem — do Pomorskiego Automobilklubu, by dać możność odpowiedniego rozwinięcia prac organizacyjnych, związanych z przygotowaniem kwater, posiłku itd.

Z naszej strony dajemy wyraz przekonaniu, że impreza ta wyłoni się w pielgrzymkę do morza — dla zaakcentowania polskości Pomorza i zrozumienia jego znaczenia dla Polski.

* * *



Z wyścigu o Grand Prix Polski w Katowicach. Start kategorji 350 ccm.

(Dokończenie na stronie 11-tej.)

Co należy wiedzieć o samochodzie

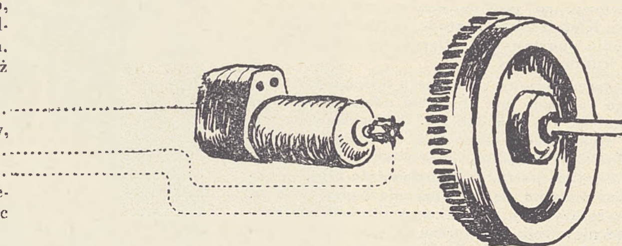
Elementarny kurs jazdy samochodowej

III.

Rozrusznik

By puścić silnik w ruch, trzeba przedtem wykonać kilka szybkich obrotów wału korbowego, by cylindry napełnić zdolną do wybuchu mieszanką, gdyż po dłuższym bezruchu, w cylindrach nie znajduje się już nic gazu. Wpierw trzeba zassać świeżej mieszanki i przez obroty magneta wytworzyć potrzebny prąd. „Nakręcanie“ silnika ręką, zapomocą korby, stanowiącej zakończenie wału korbowego, uważa się w nowoczesnych samochodach jako ostateczność; normalnie zapuszcza się silnik elektrycznym starterem czyli rozrusznikiem. Nie należy jednak zaniedbać nauki rozruszania silnika ręką, gdyż rozrusznik elektryczny może w najkrytyczniejszej chwili zawieść.

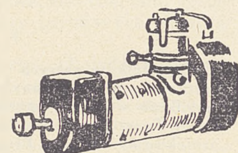
Oto widzimy rozrusznik, ...
motor elektryczny, który przy większości wozów tak jest urządzony, że swem małem kółkiem zębatem..............................
porusza również uzębione koło rozpędowe..............................
gdy się naciśnie guziczek rozrusznika na desce rozdzielczej przy siedzeniu kierowcy. Z chwilą, gdy silnik „zaskoczy“ (t. j. zaczyna biec własną siłą) wyłącza się rozrusznik automatycznie.



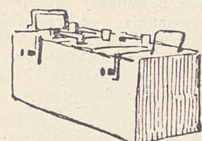
Baterja akumulatorów i dynamo

Rozrusznik otrzymuje potrzebny dla swej pracy prąd z baterji akumulatorów, t. j. z pewnego rodzaju magazynu energji elektrycznej, który ze swej strony czerpie prąd z dynamomaszyny, poruszany silnikiem

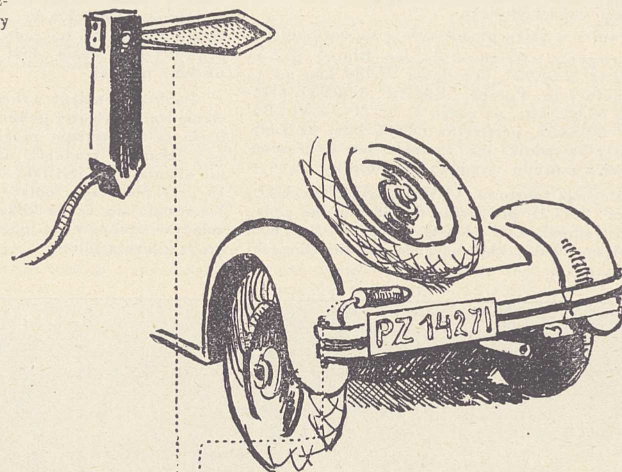
dynamomaszyna



i akumulator



zasilają prądem elektryczne kierunkowskazy..............................
reflektory, tylne światło, ...
sygnał elektryczny i inne akcesorja samochodu.



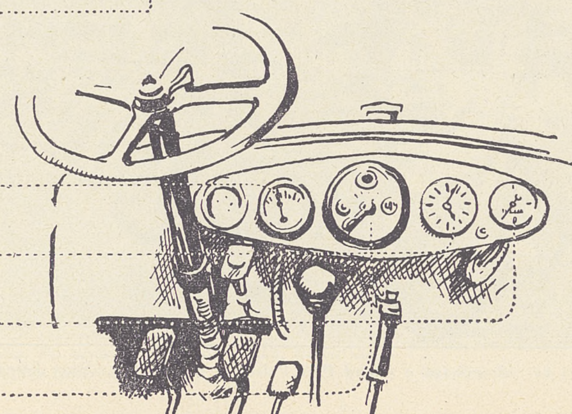
Tablica rozdzielcza

Przyjrzyjmy się teraz desce rozdzielczej naszego wozu. Widzimy tam szybkościomierz (tachometr), ...

normalny zegar (czasomierz), ...

manometr oliwy, ...

zaś w środku aparaturę elektryczną. ....



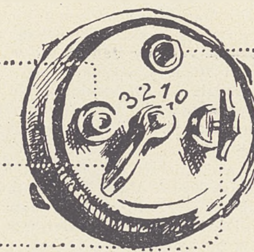
Aparatura elektryczna

Na desce rozdzielczej można zapomocą małego kluczyka i rączki włączać i wyłączać oświetlenie, zapłon, rozrusznik i inne urządzenia, wymagające energji elektrycznej.

Oto jest guziczek rozrusznika..............................

Opuszczając samochód, choćby na chwilę, należy wyciągnąć kluczyk kontaktowy; w ten sposób przerywa się dopływ prądu do świec i silnik przestaje pracować. Daje się on od nowa rozruszyć dopiero wówczas, gdy kluczyk znowu włożymy do kontaktu. Przy ustawieniu rączki wyłącznikowej..............................
na „zero“, wyłącza się dopływ prądu do wszystkich akcesoryj, tj. reflektorów, sygnału, poszukiwacza, tylnego światła etc., które dają się uruchomić dopiero wówczas, gdy koniec wskazuje na 1, 2 lub 3. Gdy się włączy kluczyk kontaktowy, ...
zaświeca się lampka kontrolna, ...
zaś za naciśnięciem guzika daje się uruchomić silnik. Lampka kontrolna gaśnie dopiero wówczas, gdy dynamo uzyskało dostateczne obroty do zasilania baterji. Gdy się zapali lampka kontrolna przy szybkiej pracy silnika, to jest to dowód, że dynamo nie ładuje baterji; należy wówczas niezwłocznie oddać wóz do pierwszorzędnego warsztatu naprawy i poddać rewizji instalację elektryczną. Istnieją również samochody, przy których dzieje się to odwrotnie: lampka kontrolna pali się podczas prawidłowej pracy dynama i gaśnie z chwilą, gdy dynamo traci swe dostateczne obroty.

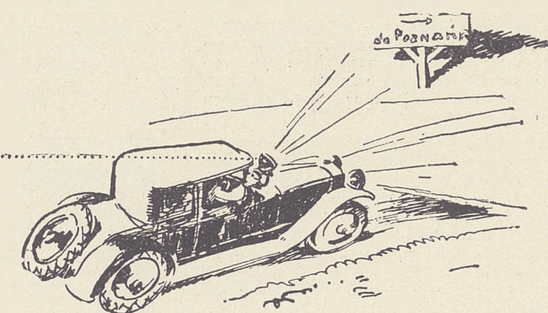
Istnieje bardzo wiele systemów tablic rozdzielczych. Guzik rozrusznika znajduje się często na podłodze i naciska go się nogą. Bardzo celowe i wygodne jest umieszczenie rączki włączającej i wyłączającej światła w pośrodku kierownicy.



Reflektory

Reflektory są zaopatrzone albo w dwie żarówki, albo też w żarówki podwójne, i przez przełączenie rączki na kierownicy lub na desce rozdzielczej możemy siłę światła redukować, przejeżdżając przez oświetlone miejscowości lub mijając inny wehikuł.

Poszukiwacz ....
daje się poruszać we wszystkich kierunkach i oddaje znakomite usługi nocą przy odczytywaniu drogowskazów, numerów domów lub też na zakrętach. Poszukiwacz najczęściej daje się odejmować i może służyć do oświetlania uszkodzonego miejsca w razie potrzeby naprawy. Poza tem radzimy każdemu nie zapominać zabierać ze sobą zwyklej lampki kieszonkowej: instalacja elektryczna może od czasu do czasu zawieźć.



Co widzimy pod siedzeniem kierowcy

Wyjmijmy wyściełane siedzenie kierowcy oraz deski podłogi i przyjrzyjmy się różnym mechanizmom, które się tam znajdują. Widzimy ruchomy, elastyczny wał, napędzający szybkościomierz, ...

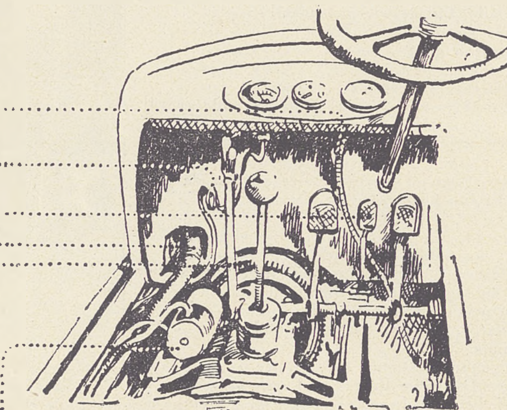
przewód do manometru oliwnego, ...

(najmniejszym z trzech widocznych pedałów nożnych jest gaźnik, czyli akcelerator), ...

rurę wydechową, ...

uzębione koło rozpędowe, ...

wreszcie rozrusznik. ....



NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Uważać na dzieci!) W ostatnich dniach zdarzył się krew w żyłach mrożący wypadek, znowu świadczący o strasznych skutkach nieuwagi dzieci. Mianowicie 9-cio letnia Zofja Tyczyńska, zamieszkała przy Chwaliszewie 37, wybiegając rozbawiona z bramy domu nie zauważyła przejeżdżającego obok kamienicy od strony mostu Chrobrego samochodu i w jednej chwili wpadła pod koła. Nieszczęśliwe dziecko, które doznało b. poważnych okaleczeń na całem ciele, przy pomocy rodziny i świadków ułożono w tym samym samochodzie i przewieziono do szpitala miejskiego, gdzie mimo natychmiastowego zabiegu chirurgicznego zmarło nie odzyskawszy przytomności. Dochodzenia wykazały, że kierowca nie ponosi absolutnie żadnej winy. Samochód (PZ 11 657) jest własnością firmy Jankowski w Poznaniu). Niech ten straszny wypadek będzie ostrzeżeniem dla rodziców, by pamiętali, że dla pieszych, a zwłaszcza dzieci jest przeznaczony chodnik, a nie jezdnia, której tylko wyjątkowo wolno pieszemu używać.

POZNAŃ. (Wypadek na Starym Rynku.) Przechodząca przez Stary Rynek Marja Pohl potknęła się i upadła na bruk w chwili gdy z wylotu ul. Wrocławskiej nadjeżdżał samochód. Kierowca Bibrowicz nie zdążył zatrzymać wozu, którego przednie koła zmiażdżyły kobiecie obojczyk. (p)

BYDGOSZCZ. (Przeszkoda na szosie). Powracającego własnym samochodem z Grudziądza do Bydgoszczy p. Hahna spotkał nieszczęśliwy wypadek. W pewnem miejscu na szosie samochód napotkał na ułożone trzy duże kamienie, na które całym pędem najechał. Skutkiem gwałtownego wstrząsu p. Hahn stracił panowanie nad kierownicą i z całą siłą uderzył przednią częścią samochodu o przydrożne drzewo wskutek czego motor momentalnie eksplodował a płomienie ogarnęły całą maszynę, która spłonęła doszczętnie. P. Hahn odniósł tylko lekkie kontuzje. Kamienie zostały przypuszczalnie umyślnie położone na szosie. (p)

GRUDZIĄDZ. (Pożar taksówki). Grudziądzką straż ogniową zawezwano w tych dniach na ul. Forteczną, gdzie na podwórzu jednego z domów paliła się taksówka, należąca do p. Grymaszewskiego a przeznaczona na licytację. Ogień powstał przez zaprószenie a rozszerzał się tem prędzej, że maszyna stała długo na słońcu i była bardzo rozgrzana. Straż ogniowa uratowała z pożaru motor i podwozie. (p)

WARSZAWA. (Dziecko powodem groźnej katastrofy autobusowej). Przebiegające przez jezdnię 5-cio letnie dziecko na szosie Maków—Tarnowo spowodowało groźną katastrofę autobusową. Szofer, chcąc wyminąć dziecko skręcił gwałtownie, skutkiem czego autobus wywrócił się do rowu. W katastrofie zostało rannych 20 pasażerów, w tem 4 ciężko. (p)

Z KRAJU

Wycieczka firmowa „Pragi" do Oświęcimia

Dzięki miłej inicjatywie poznańskiej reprezentacji fabryki samochodów „Praga" odbyła się w ostatnich dniach maja 3-dniowa wycieczka samochodów firmowych do Oświęcimia i Wisły. W pięknej tej wycieczce uczestniczyło około 20 wozów i zgórą 70 osób, przeważnie z pośród posiadaczy automobili tej marki. Z Poznania długi sznur wozów wyruszył w piątek 30 maja popołudniu drogą na Kórnik, Koźmin, Krotoszyn i Ostrów. Po zanocowaniu w Kępnie, wyruszono ze świtem dalej, przez Wieluń i Krzepice do Częstochowy. Tu kierownictwo wycieczki w osobach pp. dyr. Śliwińskich zgotowało uczestnikom miłą niespodziankę, zamówiwszy uprzednio mszę św. w cudownej kaplicy na Jasnej Górze na intencję uczestników wycieczki. Pobłogosławieni przez Ojców Paulinów po krótkim postoju wyruszyli dalej, przez Koziegłowy, Siewierz, Będzin, Sosnowiec i Mysłowice do Oświęcimia.

W Oświęcimiu nastąpiło szczegółowe zwiedzenie fabryki „Oświęcim Praga". Z Czech przychodzą tutaj jedynie podwozia i wytłoczone części blaszane karoserji. Pozatem cały montaż, wykonanie karoseryj i wykończenie wozów odbywa się rękami polskich robotników, których paruset znajduje przy tem pracę i zarobek. Wykończanie wozów w kraju przyczynia się również do poważnego obniżenia ich ceny i tem większego popytu.

Ugoszczeni przez dyrekcję fabryki obiadem, uczestnicy wycieczki udali się przez Bielsk do Wisły, w Beskidy. Spędziwszy tam prócz nocy, piękne przedpołudnie dnia następnego, przez Pszczynę, Katowice, Sosnowiec i Częstochowę powrócili późno w noc do Poznania. Wozy, wśród których było kilka zupełnie nowych, szły znakomicie, wykazując zupełne dostosowanie się do naszych dróg i wymagań i nie brak było takich, któ re całą przestrzeń zgórą 1 000 kilometrów, przeszły bez najmniejszego defektu.

Co się tyczy stanu szos, to do najwyższej klasy zaliczyć należy szosy na terenie województwa śląskiego. Już obecnie mamy tam kilkadziesiąt kilometrów świetnych asfaltowych autostrad, na których zresztą — o naiwności ludzka! — stoją jeszcze słupki z napisem: „Auto 15 klm.". Fatalny jest tylko odcinek Skoczów—Strumień, domagający się albo natychmiastowej gruntownej renowacji, albo dymisji nadzorcy drogowego. Również na pochwałę zasługują szosy w powiecie częstochowskim; zamiast dawnych „polskich" dróg, mamy już i tam drogi „europejskie".

Następna wycieczka „Pragi" ma odbyć się w lipcu lub w sierpniu — tym razem jeszcze dalej, bo — aż do samej Pragi. (sp)

Ford zakłada montownię w Gdyni

Przed pewnym czasem ukazały się w gazetach wiadomości o budowie w Gdyni fabryki samochodów Forda. Okazuje się, że podczas ostatniego swego pobytu naczelny dyrektor tych zakładów konferował z władzami miejskiemi w sprawie budowy warsztatów montażowych, a nie fabryki samochodów, które zatrudniałyby okoł 300 robotników. (p)

Autobusy w walce konkurencyjnej z koleją

Współzawodnictwo kolei z autobusami daje się coraz silniej odczuć naszym kolejom. Ubytek transportów towarowych z powodu konkurencji automobili obliczają w roku zeszłym na 10 proc., w roku 1929 ilość autobusów powiększyła się o 2 tysiące, tj. wzrosła do 4,1 tys. czyli prawie dwukrotnie. Odległości komunikacyjne dochodziły już nawet do 400 klm. Walną pomoc przedsiębiorcom autobusowym daje podwyżka taryfy kolejowej wprowadzona w roku poprzednim. To też na przestrzeniach do 200 klm. autobusy zagarnęły większą część ruchu pasażerskiego i drobnych przesyłek. Wobec tego koleje państwowe zamierzają przystąpić do kontrakcji. (p)

Budowa dworca autobusowego w Sosnowcu

Na ostatniem posiedzeniu zarządu miasta Sosnowca rozpatrywane były i zostały przyjęte warunki i plan budowy dworca autobusowego. Dworzec ten, urządzony zostanie przy ulicy Dęblińskiej na placu dzierżawionym od dyrekcji kolejowej. Po stwierdzeniu warunków i planu przez radę miejską budowa dworca rozpoczęta zostanie prawdopodobnie jeszcze w bieżącym roku. Budowa dworca jest kwestją nadzwyczaj pilną, gdyż obecne rozstawienie autobusów na wąskich ulicach tamuje ruch i zagraża bezpieczeństwu. (p)

Zamówienie na polskie samoloty

Rząd rumuński postanowił zamówić trzy samoloty trzysilnikowe Fokker VII, produkowane całkowicie w Polsce. Samoloty te, utrzymujące od kilku dni stałą komunikację między Warszawą i Bukaresztem, zyskały uznanie władz komunikacyjnych rumuńskich i mają być użyte do obsługi powietrznych linij w Rumunji.

3224 autobusów w Polsce

Upośledzone pod względem komunikacji kolejowej okolice Polski otrzymują coraz więcej połączeń autobusowych. Ciekawe dane, odnoszące się do rozwoju komunikacji autobusowej w Polsce zawiera statystyka, opracowana ostatnio przez Ministerstwo Robót Publicznych. W chwili obecnej na drogach polskich krąży 3224 autobusów, gdy tymczasem liczba ich w roku ubiegłym wynosiła tylko 2121. Długość wszystkich szlaków autobusowych wzrosła o 5429 kilometrów w porównaniu z rokiem ubiegłym i wynosi obecnie 26 710 klm. Najbardziej ożywioną komunikację autobusową posiada Łódź. W okolicach Łodzi 458 autobusów przewozi dziennie 36000 podróżnych. Na drugiem miejscu stoi Warszawa (427 autobusów, 22 000 pasażerów), na trzeciem Kielce, posiadające 383 autobusów. (p)

Potrzeba jeszcze sto tysięcy kilometrów dróg bitych

Według zestawień Ministerstwa Robót Publicznych zbudowano w Polsce w ciągu ostatnich 10 lat przeszło 400 kilometrów dróg państwowych a samorządy 2 000. Jak dalece stan dróg bitych wymaga jeszcze inwestycyj, świadczą przeprowadzone obecnie studja, które wykazały, że dla całkowitej rozbudowy arteryj komunikacyjnych w kraju, należy budować jeszcze 100 tysięcy kilometrów dróg bitych. (p)



Grupa uczestników wycieczki propagandowej firmy „Praga" w Poznaniu do Oświęcimia, po zwiedzeniu fabryk Praga-Oświęcim.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

(Dokończenie ze strony 7-mej).

Tegoroczny wyścig motocyklowy o „Grand Prix Polski“ przewyższył dotychczasowe zarówno pod względem poziomu sportowego, jak i zainteresowania publiczności.

Na starcie zgromadziła się elita kierowców zagranicy i kraju. Wśród nich widzieliśmy czterech Niemców (m. in. zeszłoroczny zwycięzca Brudes z Wrocławia), dwu Anglików, jednego Szwajcara i jednego Amerykanina, oraz 21 pierwszorzędnych naszych zawodników.



Ze Zjazdu Gwiaździstego do Katowic. „Parking“ maszyn zjazdowych.

Zawodom tym przypatrywała się rekordowa ilość widzów w liczbie 80.000 osób, która obległa trasę wyścigu, znajdując się głównie na starcie i mecie. Zawody pod względem sportowym stały na bardzo wysokim poziomie, stan szosy był bardzo dobry, czasy znakomite, organizacja dopisała.

Gorzej poszło natomiast, jeśli idzie o stronę administracyjną; zawodników wypuszczano bowiem zawcześnie jeszcze przed oficjalnem odebraniem i zamknięciem trasy, tak, iż motocykliści wyprzedzali auto, otwierając wyścig. Służba łączności też nie dopisała, albowiem praca informacyjna nie była zbyt sprawną.

O wysokim poziomie sportowym świadczy najlepiej fakt, iż tegoroczny zwycięzca Toni Bauhofer (Niemcy) uzyskał lepszy czas od zeszłorocznego o 1 minutę. Drugie miejsce w „Grand Prix“ zajął Oilter (Szwajcarja), zaś trzecie nasz najwybitniejszy motocyklista hr. Alvensleben z Bydgoszczy, który osiągnął najlepszy czas dnia, tj. 119 klm. na godz. i 14,03 min. na jedno okrążenie. Zeszłoroczny zwycięzca Brudes nie odegrał żadnej roli, albowiem zmuszony był do wycofania się z powodu defektu motoru. Z krakowskich motocyklistów startował jedynie Mieczysław Matczak, który zajął w swej kategorji drugie miejsce, co jest pięknym sukcesem.

Trasa znajdowała się w trójkącie szos Giszowice—Murcki—Mysłowice—Giszowice i liczyła dla maszyn do 175 i 250 ccm 240,6 klm. (9 okrążeń), zaś dla maszyn pozostałych 301,4 klm. (tj. 11 okrążeń) — jedno zatem okrążenie wynosiło 27,2 klm.

Wyniki techniczne.

Szczegółowe wyniki zawodów przedstawiają się następująco:

Klasa B do 175 ccm: 1) Ziółkowski Alfons (K. M. Bydgoszcz) „James“ 3:16,30, reszta zawodników odpadła (!).

Klasa A. do 250 ccm: 1) Tadeusz Koszczyński (Unja Poznań) „Rex Acme“ 3:31.21,2, 2) Maciejewski Bronisław (SKM Katowice) „Ariel“ 3:44,28,2, reszta zawodników odpadła.

Klasa B do 350 ccm.: 1) Oilter (M. M. Nizza, Szwajcarja) „Motosacoche“ 3:01,45,6, 2) Matczak (KKM) na „Velocette“ 3:32,22,4, 3) Kurt Bresauer (SKM Katowice) 3:44,28,4 „Coventry Eagle“. Czterech zawodników odpadło.

Klasa C do 500 ccm.: 1) Bauhofer Toni (A. D. A. C. Monachjum, Niemcy) „DKW“ 2:51,24, 2) hr. Alvensleben (KM Bydgoszcz) „Norton“ 3:03,20, 3) Perrey S. Harry (M. C. C. Birmingham, Anglja) „Ariel“ 3:12,35,1. Siedmiu zawodników bieg ukończyło, dwóch odpadło.

Klasa D ponad 500 ccm: Tu nie wypośrodkowano zwycięzcy, ponieważ wszyscy trzej zawodnicy (m. in. Brudes) odpadli z powodu defektu motoru. Organizacją zawodów zajmował się specjalny komitet, wyłoniony z pośród Polskiego Zw. i Śląskiego Klubu Motocyklowego z inż. Sylwestrem na czele.

* * *

W klasycznym wyścigu amerykańskim o Wielką Nagrodę Indjanapolis, jeszcze raz okazała się wyższość Ameryki na własnych torach. Jedyny startujący w tym wyścigu europejczyk Borzacchini na swym 16 cylindrowym Maseratti zmuszony był w 17 okrążeniu się wycofać. Ten sam los spotkał jeszcze 33 współzawodników, gdyż na 38 startujących zaledwie czterech do mety przybyło. Dla europejskich kierowców zdaje się tor w Indjanapolis być nieco za ciężki, gdyż nie udało się dotąd żadnemu europejczykowi za jedynym wyjątkiem Felice Nazzaro, ażeby zwycięskie trofeum mógł przywieźć na kontynent.

165.000 widzów przypatrywało się gigantycznym zawodom, gdy na dany przez startera znak ruszyło równocześnie 38 potworów-maszyn. Z miejsca obejmuje prowadzenie Harry Hartz, mając tuż za sobą De Paolo i Butchera. Wyścig przybiera tempo, które miejscami dochodzi do 200 klm. na godz., wozy niby błyskawice przebiegają tuż koło trybun, wywołując dreszcze emocji i przestrachu u publiczności. W 17 okrążeniu zmuszeni byli wycofać się z powodu defektu maszyn De Paolo i Hartz oraz jedyny startujący europejczyk Włoch Borzacchini, który w chwili przymusowego wycofania się znajdował na 5 miejscu wśród stawki startujących. Prowadzenie objął Louis Meyer, którego jednak w 19 okrążeniu minął zupełnie nieznany jeszcze Billy Arnold na maszynie „Miller Hartz“ i „prowadzenie“ to utrzymał aż do końca, odpierając wszelkie ataki coraz silniej napierających zawodników.

W 20 okrążeniu nastąpiła straszliwa katastrofa Na krzywiźnie koło wejścia do trybun wpadły równocześnie w szalonym pędzie 3 samochody. Nagle pęka opona jednemu samochodowi i w ułamku sekundy następuje katastrofalne zderzenie tych 3 wozów, które w okamgnieniu ulegają kompletnemu rozbiciu, grzebiąc pod gruzami kierowców i mechaników. Nastąpił ogromny krzyk przerażenia publiczności, który się jeszcze spotęgował, gdy w kilka sekund później pokazały się na tem samem miejscu dalsze 3 wozy, które w fantastycznem tempie runęły na gruzy dopiero co rozbitych maszyn, tworząc niekształtną masę pogiętego żelaziwa. Spodziewano się niebywałej w dziejach wyścigów samochodowych katastrofy, gdy w tem z pod gruzów wydobyli się 3 kierowcy i dwaj mechanicy niemal zupełnie jakby nietknięci. Tylko jeden mechanik, Harry Butchers doznał zwichnięcia prawego przedramienia. Skończyło się zatem na przestrachu kierowców i publiczności oraz na zniszczeniu 6 maszyn wyścigowych. Wyścig na 20 minut przerwano, celem uporządkowania toru.

W następnych okrążeniach odpada coraz to kilka wozów, tak iż na krótko przed końcem zaledwie 8 maszyn jest jeszcze w biegu. W przedostatnim okrążeniu Marshall na „Dusenbergu“, rozwinąwszy chyżość 190 klm., wpada na mur ochronny, rozbijając wóz i uległszy załamaniu podstawy czaszki, zostaje w ciężkim stanie przewieziony do szpitala. Towarzyszący mu w wozie jako mechanik, brat jego zostaje z pod szczątków wozu wydobyty już jako trup. Publiczność w ogromnym wzburzeniu wyległa na tor, nie chcąc dopuścić do ukończenia tak fatalnych zawodów.

Z trudem udało się wzburzone tłumy uspokoić i na tyle porządek utrzymać, ażeby pozostałe jeszcze 4 wozy mogły wyścig dokończyć. Zwyciężył Billy Arnold, który dystans 800 km. przejechał w czasie 4 g. 48 min. 52 sek., uzyskawszy przeciętną szybkość 170 klm. na godz. Drugi Cantlon na „Miller Sheffield“ 4.52.34, trzeci Schneider na „Daves“ i czwarty ostatni Louis Mayer na „Sampson“. Zwycięzca Billy Arnold, któremu specjalne wydania dzienników amerykańskich bardzo wiele uwagi poświęcają, nazywając go „Lindberghiem samochodowym“, jest to nikomu niemal nieznany mechanik samochodowy, który dzięki temu zwycięstwu zrobił obecnie prawdziwie amerykańską karjerę.

* * *

Na doskonałym torze Sarthe w Le Mans rozpoczął się czerwiec automobilistów zwycięstwem Zanelli'ego w zawodach o „Grand Prix Bugatti“. Na ośmiu startujących przybyło tylko trzech. — Bouriano musiał się wycofać w drugiej turze zamkniętego stadjonu. Sabina skutkiem złego dopływu benzyny, wreszcie Dubonnet, zeszłoroczny zwycięzca tych wyścigów, wskutek defektu karburatora.

Zanelli, zwycięzca nagrody przebył 30 rund (490 kilometrów 800) w 3 godzinach 47 min. 31 sek. 4/5 ze średnią 129 klm. 424 na godzinę. Tuż po nim przybył w 3 godz. 50 min. 56 sek 3/5 Fourny ze średnią 127 klm. 510 na godzinę.

Równocześnie w Monthlery odbywał się „Dzień kobiecy o szampjonat automobilowy kobiecy Francji“. Zwyciężyły w wyścigu księżna de Lesguern i panna Roger. Zawody rozegrały się w sześciu rundach na 20 kilometrach w formie handicapu („for“ zależnie od siły maszyn — największe wysunięcie przy starcie od 0 m. 00 ctm., było 38 m., 00 ctm.).

Równocześnie odbył się konkurs elegancji, w którym odznaczone zostały na pierwszych miejscach maszyny: Licorne, Peugeot, Hamilcar i Delage.

* * *

W ubiegłą niedzielę odbyły się w Fontainebleau pod Paryżem jedne z najciekawszych zawodów automobilowych i motocyklowych, które należą do corocznego programu automobilowych zawodów francuskich.

W wyścigu tym, polegającym na czasie i średniej szybkości prowadzi bardzo trudna trasa, pełna wirażów, falista, w jednej z najpiękniejszych okolic „Ile de France“, jaką stanowią lesiste wzgórza Fontainebleau.

Niestety, wyścigu tego nie ominęła katastrofa, tak często zdarzająca się podczas podobnych imprez, jeden z zawodników, Ramond, wziął zakręt za silnie, że maszyna przewróciła się i staczając zmiażdżyła go zupełnie.

Wyścig obfitował w emocje i zakończył się znakomitemi wynikami z punktu widzenia sportowego. Na motocyklu zatriumfował Rovin, który na marce „San-Sou-Pap“ z średnią szybkością 121 kilometrów 215 m. na godzinę pobił rekord „Ile de France“ i osiągnął najlepszy czas dnia.

Wozy turystyczne „Rosengart“ zdobyły pięć pierwszych miejsc. Zwycięzcą okazała się kobieta, p. Jeanne. Pozatem otrzymały nagrody wozy „Bugatti“, „Licorne“ i inne.

Na „Bugattim“ znany kierowca Sablay osiągnął rekordową szybkość 112 klm. 854 km. na godz.

Komunikacja autobusowa w stolicy

Ministerstwo Robót Publicznych zwróciło się bezpośrednio do magistratu z żądaniem zmniejszenia szybkości ruchu autobusów miejskich na skrzyżowaniach ulic, niestosowania przeraźliwych sygnałów, nie zanieczyszczania powietrza przez spaliny benzynowe, usunięcia niezwykle mocnego skrzypienia hamulców oraz zastosowania w autobusach miejskich drugich drzwi dla wyjścia pasażerów. Ponieważ przeróbka obecnych autobusów byłaby zbyt kosztowna, ministerjum skłonne jest tolerować obecny stan rzeczy, natomiast nowe autobusy będą dopuszczone do ruchu tylko pod warunkiem posiadania oddzielnego wejścia i wyjścia.

Kary za nieprzestrzeganie przepisów o autobusach

Ponieważ nie wszyscy właściciele autobusów i kierownicy stosują się należycie do przepisów o ruchu autobusowym, władze wydały polecenie organom bezpieczeństwa, ażeby zwróciły na tę kwestję większą uwagę. Celem ukrócenia swawoli i zapewnienia bezpieczeństwa publicznego ustanowiono dość wysokie kary, które będą powiększane lub zmniejszane zależnie od okoliczności wykroczenia. I tak: za przyjmowanie większej ilości pasażerów ponad przepisaną liczbę, za niedozwoloną szybkość jazdy — ustalono karę 500 do 1 000 zł; za nieprzestrzeganie rozkładu jazdy, za zajmowanie miejsca obok kierowcy karę 100 do 500 zł itd. Odpowiednio do tych kar pieniężnych będą wymierzane również kary aresztu albo obie kary razem. Przy powtarzających się wykroczeniach kary te będą podwyższone. (p)

Spór o kolor taksówek

Do prezydenta miasta Łodzi zgłosiła się niedawno delegacja właścicieli samochodów zarobkowych z prośbą o wydanie zarządzenia, mającego na celu zjednolicenie typu taksówki przez ustalenie jednego i tego samego typu karoseryj dla wszystkich wozów, oraz ustanowienie obowiązującej właścicieli taksówek barwy pokrywającego samochód lakieru. Prezydent oświadczył delegatom, iż magistrat łódzki wychodząc z założenia, że względy konkurencji między właścicielami autodorożek, są najsilniejszym bodźcem dla nadania przez nich wozom wyglądu jak najbardziej estetycznego, szablonu dla barwy autodorożek nie ustala. Natomiast magistrat łódzki potraktuje przychylnie, wzorując się na Warszawie, sprawę obowiązującego umundurowania dla szoferów. (p)

Z ZAGRANICY

Paliwo w proszku...

Chemik włoski Pascal Balsamo z Turynu wynalazł tani sposób produkcji syntetycznego paliwa dla silników spalinowych. Jest to połączenie amoniaku i soli węglowych. Produkt ma wygląd białej soli w drobnych kryształkach, która, poddana pewnej temperaturze, zamienia się bezpośrednio w gaz palny. Gaz ten, zmieszany z powietrzem i poddany ciśnieniu, posiada własności eksplodujące narówni z mieszanką benzynową.

Sól ta nie jest trująca. W stanie stałym nie pali się. Ogrzana, spala się całkowicie, bez resztek stałych. Obecnie trwają próby użycia jej do silnika normalnego przy zastosowaniu specjalnego karburatora.

Samochody Polaków w Ameryce

Jak wykazały obliczenia statystyczne Polacy zamieszkali w mieście Cleveland w stanie Ohio kupują przeciętnie 3 samochody dziennie, przyczem około 60 proc. zarobkujących członków tamtejszej kolonji polskiej posiada własne samochody.

Ogromny spadek amerykańskiej produkcji samochodowej

Departament handlu Stanów Zjednoczonych ogłasza, że produkcja samochodowa w ciągu pierwszych miesięcy br. wyniosła 1.466.590 sztuk, gdy w tym samym okresie roku zeszłego 2.077.820.

Spadek produkcji wynosi 29 proc.; natomiast w porównaniu do roku 1928 obecna produkcja jest wyższa o 6 proc.

Statystyka wypadków w Anglji

Ostatnio ogłoszono statystykę ruchu kołowego i związanych z nim nieszczęśliwych wypadków w Anglji. Według tej statystyki w roku 1929 wypadków takich z wynikiem śmiertelnym było w Anglji 6696, tj. o 558 więcej, niż w roku ubiegłym. Wynosi to 19 osób zabitych dziennie. Liczba poranionych i kontuzjowanych wynosiła 170,917, zatem o 6 000 więcej, niż w roku poprzednim. W ostatnich 10 latach więcej, niż 30 000 ludzi straciło życie w wypadkach, związanych z ruchem kołowym. Na czele wszystkich miast stoi oczywiście Londyn, gdzie w roku 1929 statystyka wykazała 1.862 wypadków śmiertelnych i 55.503 okaleczeń. (p)

Komunikacja lotnicza pomiędzy Anglją a Kanadą

Jak donosi londyński „Times", dnia 3 lipca rb. wyrusza z Londynu wyprawa angielska do Grenlandji i Labradoru, aby wytknąć linję komunikacji lotniczej pomiędzy Anglją a Kanadą przez okolice podbiegunowe, gdzie niema tak silnych prądów powietrznych, jak przy przelocie wprost nad Atlantykiem.

Taksówki powietrzne dla Londynu

W angielskiej izbie gmin rozważany jest projekt ministra lotnictwa, przewidujący taksówki powietrzne dla Londynu. (p)

„Roboty" w fabrykach samochodowych

Jedna z najstarszych fabryk samochodowych wprowadziła w swoich zakładach w Milwauke „roboty", które wykonują nawet bardzo precyzyjne prace w sposób zupełnie zadowalający, także cały personel składa się z kilku set „robotów" i zaledwie 200 żywych robotników. (p)

Auto dla szacha perskiego

Na pokładzie parowca transoceanicznego przybyło z Ameryki do Cherbourga auto luksusowe, przeznaczone, jak stwierdza fracht dla szacha perskiego. Jest to chyba najdroższe auto na świecie, ale bodajże i najmniej gustowne. Przepych idzie tu w parze z brakiem jakiegokolwiek smaku. Karoserja składa się z płyt złotych, w których obsadzone są najdroższe kamienie, przyczem djamenty tworzą kształt tarczy herbowej. Na podłodze wewnątrz wozu, który wybity jest cały czerwonym jedwabiem rozpostarte są skóry wilcze. Wszystkie najdrobniejsze części wykonane są z najdroższych materjałów, tak np. zapalniczka jest ze złota wykładana gęsto djamentami. (p)

Spadochron sterowy

Henry Bushmen, lotnik, specjalizujący się w skokach z samolotu ze spadochronem, zbudował przyrząd, który umożliwia kierowanie spadochronem wedle woli spadającego.

Przyrząd ten zaopatrzony jest w mały silnik dwucylindrowy, o sile 7 KM oraz śmigło.

Wynalazca twierdzi, że, dzięki temu przyrządowi, który spadający umieszcza sobie na piersiach, można będzie przebyć przestrzeń od 20 do 30 mil angielskich w dowolnym kierunku od miejsca wyskoczenia z samolotu.

Klub dziadków automobilowych

Taką dziwaczną nazwę pozyskał istniejący od pół roku w niemieckiem mieście Hagen klub najstarszych na świecie automobilistów do którego należeć mogą jedynie automobiliści, liczący więcej niż 80 lat. Zarówno sam klub jak i poszczególni członkowie cieszą się wielką popularnością. Najstarszym członkiem jest 92 letni Max Siedler. który mimo sędziwego wieku codziennie odbywa godzinną przejażdżkę samochodem i twierdzi, że klub samochodowy jest doskonałym środkiem na długowieczność. „Klub dziadków" liczy obecnie 32 członków. (p)

Rozwój automobilizmu we francuskiej Afryce Zachodniej

Francuska Afryka zachodnia stanowi wspaniały przykład rozwoju trakcji motorowej. 10 lat temu, samochód w Afryce zachodniej nie był zupełnie znany. Obecnie według danych statystycznych francuska Afryka zachodnia posiada 2296 samochodów osobowych, 3265 ciężarowych i 485 motocykli czyli ogółem 6046 wozów motorowych. Wzrost liczby samochodów w ciągu ostatnich 2 lat wynosił przeszło 10 proc. (p)

Komunikaty M. W. K. T.

Wioślarze na M. W. K. T.

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich wydał okólnik do klubów wioślarskich, zachęcający wioślarzy do przedsiębrania indywidualnych wycieczek turystycznych drogą wodną do Poznania na Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki.

Jednocześnie Zw. T. W. zamierza wywrzeć wpływ na uczestników zbiorowej wycieczki na morze, organizowanej z okazji 10-lecia odzyskania dostępu do morza, która odbędzie się łącznie z zapowiedzianą wycieczką 48 kanoistów czechosłowackich (z biegiem Wisły), aby po ukończeniu wycieczki zwiedzili i M. W. K. T. w Poznaniu.

Ostatni termin zgłaszania wolnych mieszkań na czas Wystawy

W związku z Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki, przybędą do Poznania liczni goście z kraju i zagranicy, którym należy zapewnić i przygotować dogodne i odpowiednie mieszkania. Dyrekcja M. W. K. T. zwraca się przeto do Obywateli m. Poznania z gorącą prośbą o zgłaszanie wolnych pokoi umeblowanych. Pokoje muszą być czyste, dogodne i odpowiadać wymaganym kwalifikacjom Biura Kwaterunkowego M. W. K. T., przyczem winny stać do dyspozycji M. W. K. T. od dnia 15 czerwca do 15 sierpnia 1930 roku. Właścicieli mieszkań, życzących sobie przyjęcia gości, uprasza się o zgłaszanie tychże, przyczem równocześnie należy złożyć w Biurze Kwaterunkowem klucze od bramy. Za pokoje umeblowane wyznaczono następujące ceny za dobę: I klasa 8 zł, II klasa 6 zł, III klasa 4 zł za 1 łóżko, zaś I klasa 12 zł, II klasa 9 zł, III klasa 6 zł za 2 łóżka.

Mieszkania kwalifikuje Biuro Kwaterunkowe Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki, które też przyjmuje zgłoszenia przy ulicy Marszałka Focha 18, II p., pokój nr. 24, codziennie w godzinach urzędowych od 8-mej do 15-tej. Zgłoszenia przyjmuje się tylko do dnia 15 czerwca r. b.

Prasa godnie spełni swoje zadanie w stosunku do M. W. K. T.

Zagadnienie komunikacji w Polsce jest sprawą przyszłości nietylko ze względu na rozwój sieci kolejowej i drogowej, który w całem państwie dojdzie do granic należytej użyteczności dopiero za kilka dziesiątków lat, lecz i dlatego, że pełna użytkowność naszych środków komunikacyjnych może być zrealizowania dopiero przy uwzględnieniu tranzytu. Jako państwo, łączące wschód z zachodem i północ z południem, Polska, z racji swego położenia, przerzucać kiedyś będzie przez swe terytorjum płody wymiany dwóch kultur, ściągając do swych kas należny dochód za pośrednictwo. Dzisiejsze warunki polityczne, ścieśniające znacznie nasz ruch tranzytowy, są o tyle dogodne, że dają nam czas na dogonienie zachodu i usprawnienie istniejących instalacyj. Jednym z najważniejszych etapów na tej drodze jest bliska już Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, którą, w zrozumieniu jej istotnych zadań i znaczenia, popierają najwyższe czynniki państwowe. Ale akcja rządu byłaby tylko w pół drogi wstrzy-

manym gestem, gdyby mu nie towarzyszyło poparcie całego gospodarczo myślącego społeczeństwa. Może się ono wyrażać między innemi w propagandzie Wystawy. Choć prasa codzienna podaje od czasu do czasu nadsyłane jej komunikaty, należy oczekiwać, że traktując doniosłość komunikacji nie jako frazes lecz jako istotną rzeczywistość, prasa nasza od siebie zajmie się tym problemem.

Obowiązek spopularyzowania Wystawy spoczywa nietylko na prasie codziennej, informującej szeroko ogół czytelników, lecz i na prasie fachowej, docierającej do sfer szczególnie przejawami komunikacyjnemi zainteresowanych. A wobec szerokiego zasięgu Wystawy mało jest prawdopodobnie czasopism, dla których ten temat byłby obojętny. Mogą i powinny mu poświęcić swe szpalty pisma techniczne, które mają możność opracowania go naukowo. Czasopisma automobilowe, specjalnie autobusowe, mogą ująć ten temat z punktu widzenia handlowego i turystycznego. Transport i ubezpieczenia, sport, turystyka i uzdrowiska jako dział samodzielny, o ile tylko posiadają swoje organy prasowe, mają możność wypowiedzenia swych uwag, których doniosłość polegać będzie na jednoczesnem ich wyrażeniu, co łącznie z zobrazowanym stanem naszego położenia w zakresie komunikacji pozwoli na opracowanie życiowego planu działania.

Prasa, której wpływy i potęgę wszyscy znają i oceniają, nie powinna i nie może tym razem przepuścić okazji, aby stać się wyrazicielką opinji gospodarczo myślącego odłamu społeczeństwa.

Komunikat

Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

We wtorek, dnia 20 maja br. odbyło się w lokalu pani Kasperkowej przy ul. Kraszewskiego 16 zebranie plenarne Zrzeszenia.

Zebranie zagaił prezes kol. Czyż, zawiadamiając zebranych iż ogłoszony komunikatem wykład p. prof. Kaźmierczaka nie będzie wygłoszony z powodu odmowy w ostatniej chwili to jest 10 godzin przed rozpoczęciem zebrania, następnie odczytuje sekretarz związkowy sprawozdanie z ostatniego zebrania plenarnego. Pod komunikatami zarządu odczytuje kol. prezes umowę, zawartą w celach obrony prawnej między zarządem a adwokatami Łebińskim i Bogdańskim w Poznaniu. Kol. Prezes podaje zebranym do wiadomości, iż zarząd otworzył dla Zrzeszenia konto w P. K. O. nr. konta 213 143, na które to członkowie zamiejscowi składki składać mogą. Z kolei referuje sekr. Zrzeszenia w sprawie zachowania się członków w razie wypadków samochodowych, aby umożliwić ukształtowanie obrony prawnej jak spisywanie świadków etc. Następuje dyskusja nad mającą być zawartą umową taryfową dla autodorożkarzy i wybór komisji taryfowej w skład której wchodzą kol. Kunert, Grzeszyk, Praczyk, Kubiaczyk, Hajto i Walkowiak. Następnie referuje kol. Smul w sprawie zabawy mającej się odbyć w sobotę dnia 30 sierpnia w Ogrodzie Zoologicznym. Z kolei uchwalono umieszczać wszelkie komunikaty w „Samochodzie" który przez prawie wszystkich członków jest czytany. Na tem solwuje kol. prezes o godz. 11 zebranie. Następnie prosimy wszelkie koła aby swe komunikaty do sekretarjatu nadsyłały celem umieszczenia tychże w „Samochodzie". Przy sposobności prosimy wszystkie koła, aby po osiągniętym porozumieniu z redakcją „Samochodu" poleciły nabywanie tygodnika tego wszystkim członkom celem orjentacji. Zarazem donosimy wszystkim zainteresowanym, iż w czwartek, dnia 5 czerwca odbył się pogrzeb żony członka naszego p. Kruchej, która zarazem była członkinią kasy pośmiertnej. W myśl regulaminu wypłacił Zarząd kol. Kruchemu zapomogę w wysokości 500 zł. Kol. K. ze względu na rozwój obecnych stosunków ofiarował z sumy tej 250 zł. na dalszy rozwój Zrzeszenia, za co mu na drodze tej podziękowanie składamy. Na pogrzeb ten przybyli także Koledzy z bratniego Związku, który nie pomnąc tak smutnego jak i uroczystego, obrządku zachowali się bez wszelkiego poszanowania dla żony zmarłego Kolegi oraz odnosili się tak, jakby nie byli na pogrzebie, co ze swej strony uważamy jako nie licujące na szoferów, których uważamy za ludzi z wychowaniem publicznem, oraz wzmiankujemy z naszej strony, iż podobnego postąpienia nie spodziewaliśmy się.

Komunikat

Wielkopolskiego Związku Przedsiębiorstw Autobusowych w Poznaniu

Dnia 1. 9. rb. wchodzi w życie rozporządzenie z dnia 17 kwietnia 1929 r., mocą którego wszystkie autobusy nieodpowiadające wymogom tego rozporządzenia muszą być przerobione. Tak głosi prawo. Niestety, rzeczywistość może powiedzieć co innego. Może naprzykład powiedzieć, że w wielu wypadkach przerobienie autobusów oraz zaopatrzenie ich w przedmioty wymagane, może kosztować więcej niż wynosi wartość danego wozu lub że wyłożenie dużych sum pieniędzy na pewne inowacje będzie zgoła nieproduktywne. A czy w dzisiejszych ciężkich czasach możemy sobie pozwolić na wydatki, sięgające w tysiące złotych na jeden autobus?

Pragnąc posiadać szczegółowe dane i dowody Centralny Związek Właścicieli Autobusów R. P. opracował odpowiedni kwestjonarjusz, który winien wypełnić każdy przedsiębiorca autobusowy, aby Związek mógł wszcząć akcję, zmierzającą do nowelizacji rozporządzenia.

Otrzymane odpowiedzi będą służyły do wszczęcia akcji w celu przedłużenia prawa kursowania tych autobusów, któreby ewentualnie musiały być przerobione i zaopatrzone w dodatkowe przedmioty (zegary kontrolne, tylne drzwi itp.) jakie wyszczególnia rozporządzenie.

Pozatem kwestjonarjusz zawiera pytania, odpowiedzi na które dadzą Związkowi materjał i pozwolą się przeciwstawić sprawie wprowadzenia podatku od biletów autobusowych w wysokości 30 proc., a przedewszystkiem wykaże władzom skarbowym i samorządowym nadmierną ilość świadczeń pieniężnych, jakie płacą przedsiębiorstwa autobusowe.

Każdy właściciel autobusu winien zgłosić się do biura Wielkopolskiego Związku Przedsiębiorstw Autobusowych — Poznań, Kantaka 1, zażądać kwestjonarjusza i wypełnić go we własnym interesie, który chyba każdemu jest zrozumiały.

* * *

Jak nam donosi Wielkopolski Związek Przedsiębiorstw Autobusowych w Poznaniu termin I. Kongresu Komunikacji Autobusowej ustalony został definitywnie na dzień 21 i 22 lipca rb.

Protektorat nad kongresem raczył przyjąć p. Minister Robót Publicznych prof. dr. Juljan Matakiewicz. Prace przygotowawcze do Kongresu są w pełnym biegu.

* * *

Zarząd Wielkopolskiego Związku Przedsiębiorstw Autobusowych zwołuje w dniu 17 czerwca rb. o godz. 15-tej Zebranie Informacyjne dla członków Związku w lokalach Automobilklubu, Poznań, ul. Kantaka 1.

Na porządku dziennym między innemi będą obradowane dwie bardzo ważne i aktualne sprawy:

1) Rejestracja autobusów będących w ruchu, a nie mających potrzebnych urządzeń wymaganych przez nową ustawę z dniem 1. 9. rb. i to w celu odroczenia obowiązku przebudowania tych autobusów.

W tym celu winien każdy przedsiębiorca wypełnić odpowiedni kwestjonarjusz w Związku.

2) Sprawa podatku od biletów w wysokości 30 procent ceny biletu.

Ze względu na tak ważne dla wszystkich naszych członków sprawy, Zarząd Związku prosi o jak najliczniejsze przybycie.

Kalendarzyk międzynarodowych wystaw samochodowych na rok 1930

29 czerwca do 13 lipca: Międzynarodowa Wystawa Samochodowa w Poznaniu.

9 do 18 sierpnia: VII wystawa samochodów i rowerów w Luksemburgu.

2 do 12 października: Międzynarodowa wystawa samochodowa w Paryżu.

2do 12 października: Targi samochodowe w Paryżu.

16 do 25 października: Międzynarodowa wystawa samochodowa w Londynie.

6 do 16 listopada: Międzynarodowa wystawa pojazdów mechanicznych w Berlinie.

7 listopada: Automobil-Show w Filadelfji.

Listopad i grudzień: XIII międzynarodowy salon w Buenos-Aires.

Listopad: Wystawa akcesoryj samochodowych w Chicago.

Listopad: XXII międzynarodowa wystawa samochodów i rowerów w Pradze.

O pierwszej polskiej pilotce

(Dokończenie ze strony 6-tej.)

— A jak się Pani czuje wśród lotników?

— Lotnicy? To wyjątkowe bractwo!

— Dobrze. Wszystko to jest bardzo piękne. Ale jak Pani w przyszłości zamierza ustosunkować się do lotnictwa, np. wyszedłszy zamąż. No, bo przecież zamążpójście grozi wszystkim Jej rówieśniczkom, szczególnie, jeśli się jest jak Pani... (tu nastąpiło wyliczenie szeregu zalet naszej interlokutorki, reprodukować tej części naszej rozmowy nie uważamy za potrzebne, a nawet wskazane).

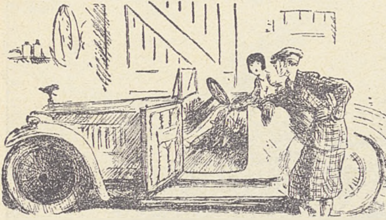
— Moja przyszłość jest bardzo prosta. Dlaczego nie miałabym wyjść zamąż za lotnika? A co do zamierzeń sportowych, to chcę poświęcić się akrobatyce powietrznej, brać udział w rajdach i konkursach.

* * *

Rozmowę naszą p. Halina zakończyła zaproszeniem do dokonania lotu pod jej „przewodnictwem". Oczywiście, gdy będzie benzyna. Z zaproszenia postanowiliśmy skwapliwie skorzystać. Dziwna to kobieta! Prostota jej sposobu bycia i spokojna pewność siebie — napewno największego tchórza przekonałaby o bezpieczeństwie lotów, gdy ster znajduje się w rączkach takiej, jak nasza interlokutorka, pilotki.

HUMOR

Znawczyni



— Oto najwygodniejszy samochód, jaki mogę pani polecić!
— Tak, tak... gdyby nie te wstrętne żelaza, wystające z jego podłogi!

Lichy samochód

— Ładnieś się musiał zalać wczoraj, że twój nowiutki samochód jest zupełnie pogięty!

— Eh, wiesz, zawiodłem się na swojej maszynie. Taki renomowany wóz, a nie może wytrzymać dwóch litrów czystej!

Nowoczesne małżeństwo

— Wiesz, gdy jedziesz ze swą żoną na spacer samochodem, nie mogę was odróżnić.

— No, przecież to bardzo proste! Moją żonę poznać potem, że siedzi przy sterze i pali papierosy.

Nasze kierowczynie

Małżeństwo wybrało się na przejażdżkę samochodem. Pani oczywiście prowadzi. W pewnej chwili, pędząc z dużą szybkością, przejechali cielaka. Mąż krzyknął z przerażenia.

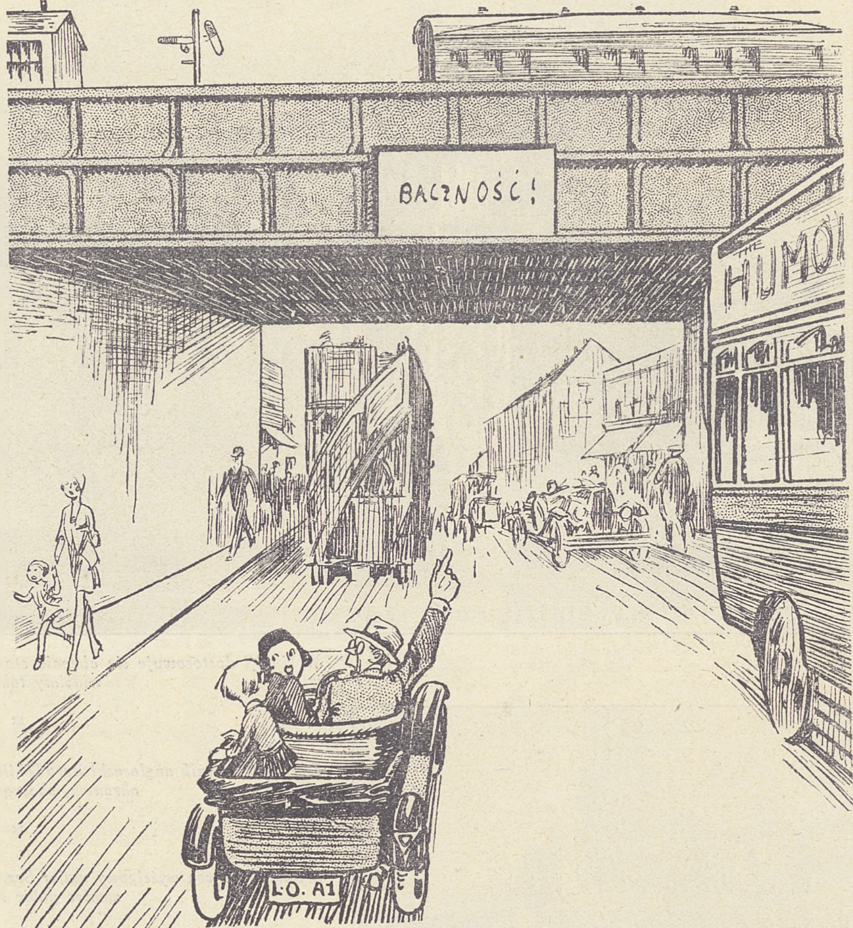
— Cicho bądź! — odezwała się żona — jeszcze kto pomyśli, że pierwszy raz prowadzę samochód!

Dziecięca logika

— Czy wiesz ty kto ja jestem? — pyta właściciel samochodu pięcioletniego synka swego szofera.

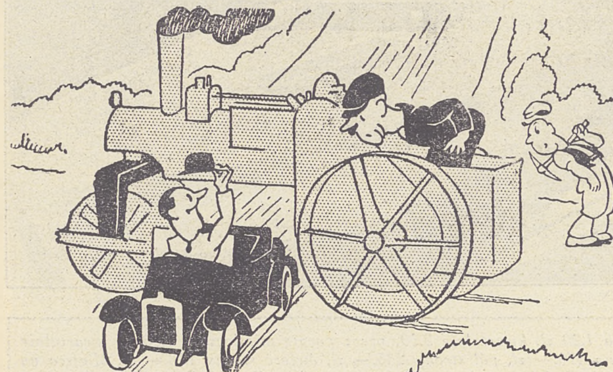
— Oczywiście. Pan jest tym panem, któremu czasem wolno jeździć tatusia samochodem.

Przezorni



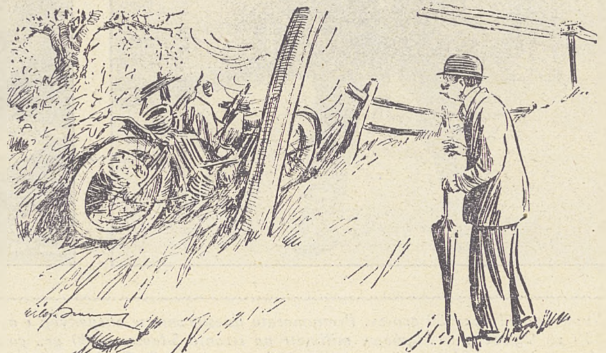
Rodzice (do córeczki, która stanęła w samochodzie): — Na Boga, Anielko, schyl głowę!

Nadmiar uprzejmości



— Dziękuję panu. Nie potrzebuje pan zatrzymywać swej machiny. Już przejechałem!

Święte oburzenie



— Oh, Boże! Jakże straszny wypadek zdarzył się panu!
— Nie zawracaj pan głowy! To jest tylko rajd na przełaj!

Rozmaitości ze świata

W Anglji dostosowuje się obecnie stacje benzynowe do charakteru okolicy. Na zdjęciu widzimy taką „romantyczną“ stację

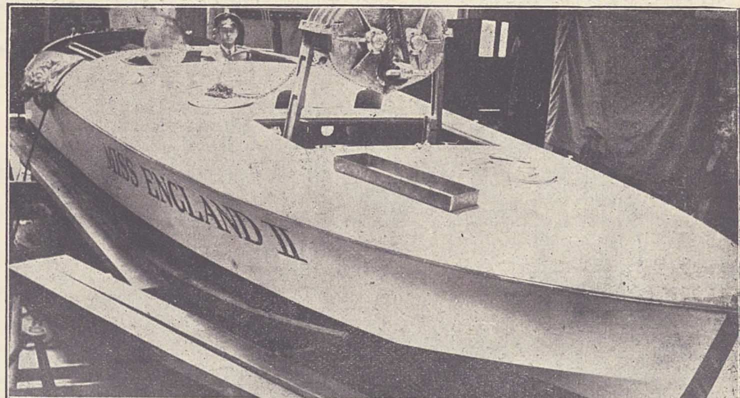
* * *

Znakomity lotnik anglosaski Bert While pobił ostatnio światowy rekord skoku ze spadochronem, skacząc z wysokości 7 530 metrów.



* * *

Słynny kierowca wyścigowy major Segrave buduje obecnie łódź motorową, na której ma zamiar pobić światowy rekord szybkości.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.